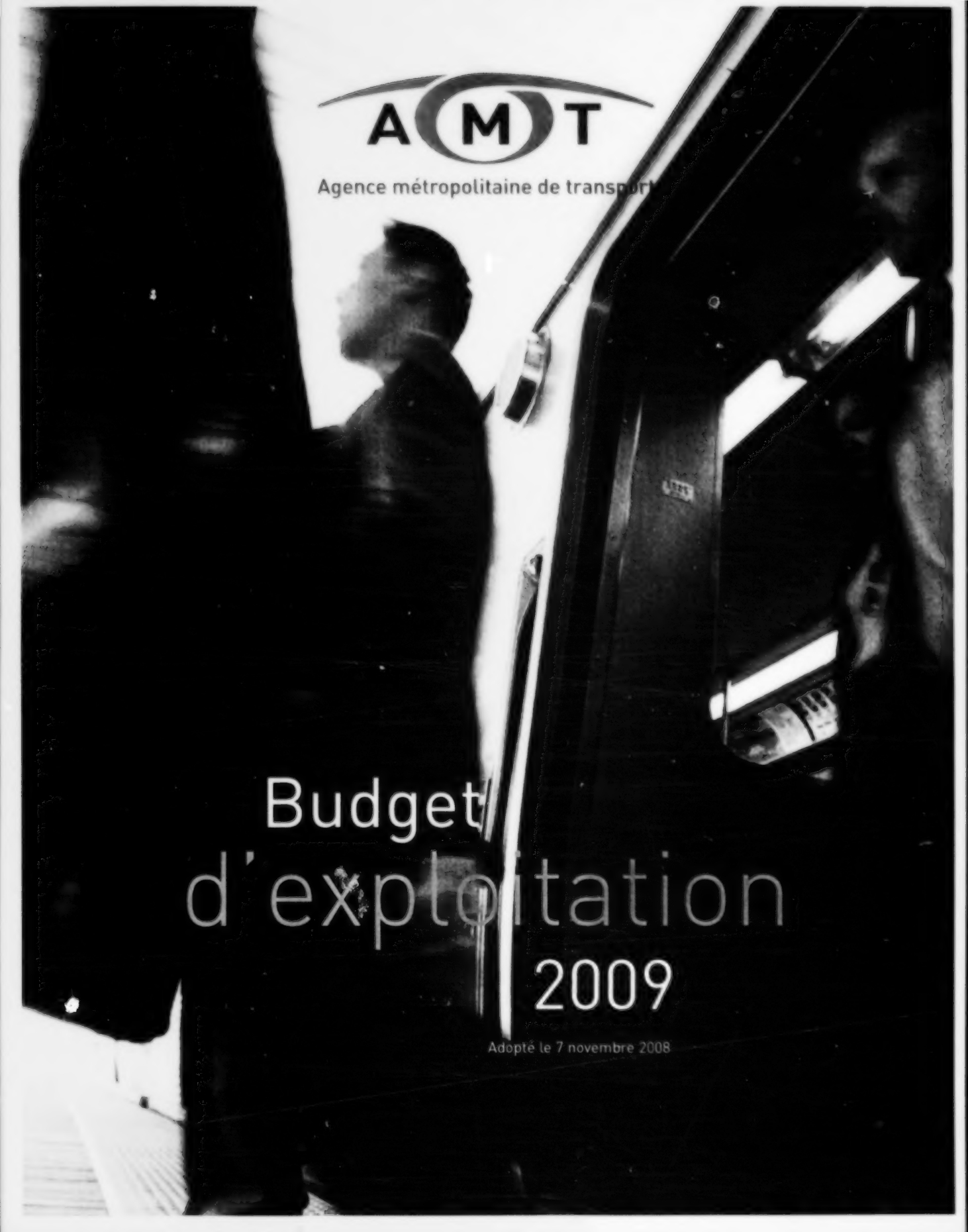


AMT

Agence métropolitaine de transport

Budget d'exploitation 2009

Adopté le 7 novembre 2008

LISTE DES ABRÉVIATIONS

ACTU	Association canadienne du transport urbain
AMT	Agence métropolitaine de transport
AOT	Autorité organisatrice de transport
AQLPA	Association de lutte contre la pollution atmosphérique
CIT	Conseil intermunicipal de transport
CMM	Communauté métropolitaine de Montréal
CN	Canadien National
CP	Canadien Pacifique
CRT	Conseil régional de transport
CUM	Communauté urbaine de Montréal
DAT	Distributrice automatique de titres
IPC	Indice des prix à la consommation
IPT	Indice du prix transport
MTQ	Ministère des Transports du Québec
OMIT	Organisme municipal et intermunicipal de transport
PAGASTC	Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services en transport en commun
PQTC	Politique québécoise du transport collectif
PEPM	Programme d'entretien préventif majeur
RFU	Richesse foncière uniformisée
RTL	Réseau de transport de Longueuil
RTM	Réseau de transport métropolitain
STL	Société de transport de Laval
STM	Société de transport de Montréal

Notre MISSION

ACCROÎTRE LES SERVICES DE TRANSPORT COLLECTIF AFIN D'AMÉLIORER L'EFFICACITÉ DE LA MOBILITÉ DES PERSONNES DANS LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL.

TABLE DES MATIÈRES

LISTE DES TABLEAUX 7
LISTE DES FIGURES 8

FAITS SAILLANTS 9

1. BUDGET D'EXPLOITATION 11
1.1. SOURCES DÉDIÉES EN PROVENANCE DES AUTOMOBILISTES 12
1.1.1. Droit sur l'immatriculation 12
1.1.2. Taxe sur l'essence 12
1.1.3. Distribution des sources gouvernementales dédiées 12
1.1.4. Évolution des sources gouvernementales dédiées – 1996-2009 14
1.2. SOURCES DES REVENUS DE L'AMT 15
1.3. RÉPARTITION DES DÉPENSES 16

2. SYSTÈME TARIFAIRE MÉTROPOLITAIN INTÉGRÉ 17
2.1. TITRES DE TRANSPORT ET TARIFS 2009 PROPOSÉS 17
2.1.1. Indexation des tarifs 17
2.1.2. Conditions d'admissibilité aux tarifs réduit et étudiant 17
2.1.3. Zones tarifaires métropolitaines 18
2.1.4. Services et promotions tarifaires 18
2.1.5. Carte OPUS 18
2.1.6. Grille tarifaire des trains de banlieue 18
2.1.7. Grille tarifaire du réseau express métropolitain 18
2.2. RECETTES MÉTROPOLITAINES DES TITRES DE TRANSPORT INTÉGRÉS TRAM 19
2.2.1. Prévisions 2008-2009 19
2.2.2. Méthode de partage des recettes métropolitaines 20

3. RÉSEAU DE MÉTRO 25

4. SUBVENTIONS AUX ORGANISMES DE TRANSPORT 27
4.1. AIDES FINANCIÈRES DE L'AMT AUX DIFFÉRENTS RÉSEAUX DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN 28
4.2. AIDE AU SYSTÈME TARIFAIRE MÉTROPOLITAIN INTÉGRÉ 30
4.2.1. Aide aux tarifs réduit et étudiant 30
4.2.2. Aide à l'intégration tarifaire 31
4.2.3. Tarifs locaux de référence 31

5. ACHALANDAGE AMT 32
5.1.1. Réseau de trains de banlieue 32
5.1.2. Autobus express métropolitains 32

6. RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE 33
6.1. RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE 34
6.2. CONTRIBUTIONS MUNICIPALES AUX TRAINS DE BANLIEUE 36
6.3. REVENUS ET DÉPENSES DES LIGNES DE TRAINS DE BANLIEUE 38
6.3.1. Ligne Montréal/Deux-Montagnes 38
6.3.2. Ligne Montréal/Dorion-Rigaud 40
6.3.3. Ligne Montréal/Blainville-Saint-Jérôme 42
6.3.4. Ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire 44
6.3.5. Ligne Montréal/Delson-Candiac 46

7. RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN PAR AUTOBUS 48
7.1. ÉQUIPEMENTS MÉTROPOLITAINS 49
7.2. RÉSEAU D'AUTOBUS EXPRESS MÉTROPOLITAINS 51
7.2.1. Contributions municipales aux autobus express métropolitains 51
7.2.2. Express Chevrier 53
7.2.3. Express Vaudreuil 40 55
7.2.4. Express Île-des-Sœurs 56
8. TRANSPORT ADAPTÉ 57
9. SOUTIEN AU DÉVELOPPEMENT ET PROMOTION DU TRANSPORT COLLECTIF 58
10. DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT 60
11. AUTRES POSTES BUDGÉTAIRES 61
ANNEXE A 63

Liste
DES TABLEAUX

Tableau 1 Indicateur de la performance 10
Tableau 2 Budget d'exploitation 2009 11
Tableau 3 Sources gouvernementales dédiées provenant des automobilistes - 2008-2009 12
Tableau 4 Utilisation des sources gouvernementales dédiées - 2008-2009 13
Tableau 5 Évolution des sources gouvernementales dédiées en provenance des automobilistes - 1996-2009 14
Tableau 6 Tarifs mensuels pour 2009 et comparaison avec les tarifs 2008 17
Tableau 7 Conditions d'admissibilité aux tarifs réduit et étudiant 17
Tableau 8 Évolution des recettes métropolitaines, 1996-2009 19
Tableau 9 Répartition et distribution des recettes métropolitaines - 2008-2009 21
Tableau 10 Évolution de la répartition des recettes métropolitaines - 1999-2009 21
Tableau 11 Contribution annuelle des municipalités (avec montant en 2007) 25
Tableau 12 Contribution annuelle des municipalités (montant 2007 réparti) 25
Tableau 13 Détail des contributions annuelles par AOT et municipalités 26
Tableau 14 Subventions totales (aide métropolitaine autobus et métro, aide à l'intégration tarifaire et aide aux tarifs réduit et étudiant) 27
Tableau 15 Aide métropolitaine - 2008-2009 29
Tableau 16 Aide aux tarifs réduit et étudiant - 2008-2009 30
Tableau 17 Détail de l'aide aux tarifs réduit et étudiant - 2008-2009 30
Tableau 18 Aide à l'intégration tarifaire 31
Tableau 19 Tarifs locaux de référence pour 2008 et 2009 31
Tableau 20 Revenus et dépenses des trains de banlieue - 2008-2009 34
Tableau 21 Revenus et dépenses des lignes de trains de banlieue, 1996-2009 35
Tableau 22 Variation des contributions municipales nettes 36
Tableau 23 Contributions municipales nettes 37
Tableau 24 Évolution des contributions municipales nettes 37
Tableau 25 Revenus et dépenses - Ligne Montréal/Deux-Montagnes - 2008-2009 38
Tableau 26 Indicateurs de performance - Ligne Montréal/Deux-Montagnes 39
Tableau 27 Revenus et dépenses - Ligne Montréal/Dorion-Rigaud - 2008-2009 40
Tableau 28 Indicateurs de performance - Ligne Montréal/Dorion-Rigaud 41
Tableau 29 Revenus et dépenses - Ligne Montréal/Blainville-Saint-Jérôme - 2008-2009 42
Tableau 30 Indicateurs de performance - Ligne Montréal/Blainville-Saint-Jérôme 43
Tableau 31 Revenus et dépenses - Ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire - 2008-2009 44
Tableau 32 Indicateurs de performance - Ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire 45
Tableau 33 Revenus et dépenses - Ligne Montréal/Delson-Candiac - 2008-2009 46
Tableau 34 Indicateurs de performance - Ligne Montréal/Delson-Candiac 47
Tableau 35 Revenus et dépenses des équipements métropolitains - 2008-2009 49
Tableau 36 Facturation des coûts des équipements métropolitains, par organisme de transport - 2008-2009 50
Tableau 37 Revenus et dépenses des autobus express métropolitains, 2008-2009 51
Tableau 38 Contributions municipales aux autobus express métropolitains - 2008-2009 52
Tableau 39 Évolution des revenus totaux et des dépenses des autobus express métropolitains - 1999-2009 52
Tableau 40 Revenus et dépenses - Express Chevrier - 2008-2009 53
Tableau 41 Indicateurs de performance - Express Chevrier 54
Tableau 42 Revenus et dépenses - Express Vaudreuil 40 - 2008-2009 55
Tableau 43 Tableau de dépenses - Express Île-des-Sœurs 56
Tableau 44 Transport adapté - 2008-2009 57
Tableau 45 Soutien au développement - 2008-2009 59
Tableau 46 Dépenses de fonctionnement de l'AMT - 2008-2009 60
Tableau 47 Autres postes budgétaires - 2008-2009 61

Liste
DES FIGURES

Figure 1 Utilisation des sources gouvernementales dédiées - 2009 13
Figure 2 Évolution des sources gouvernementales dédiées - 1996-2009 14
Figure 3 Répartition des revenus - 2009 15
Figure 4 Répartitiondes dépenses - 2009 16
Figure 5 Évolution des recettes métropolitaines - 1996-2009 19
Figure 6 Recettes tarifaires métropolitaines par AOT 21
Figure 7 Évolution de l'aide métropolitaine - 1996-2009 29
Figure 8 Évolution de l'achalandage du réseau de trains de banlieue et des autobus express métropolitains - 1996-2009 32
Figure 9 Revenus et dépenses des lignes de trains de banlieue - 1996-2009 35
Figure 10 Indicateurs de performance - Ligne Montréal/Deux-Montagnes 39
Figure 11 Indicateurs de performance - Ligne Montréal/Dorion-Rigaud 41
Figure 12 Indicateurs de performance - Ligne Montréal/Blainville-Saint-Jérôme 43
Figure 13 Indicateurs de performance - Ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire 45
Figure 14 Indicateurs de performance - Ligne Montréal/Delson-Candiac 47
Figure 15 Évolution des coûts des équipements métropolitains - 1996-2009 49
Figure 16 Évolution des revenus totaux et des dépenses des autobus express métropolitains - 1999-2009 52
Figure 17 Indicateurs de performance - Express Chevrier 54

FAITS SAILLANTS

Budget

L'AMT présente en 2009 un budget d'exploitation en équilibre, totalisant **307,3 M$**, en hausse de **8,9 %** par rapport à la prévision 2008 et de **16,0 %** par rapport au budget 2008.

Achalandage

La croissance de l'achalandage des services métropolitains de transport en commun se poursuit en 2008 et 2009 avec des hausses respectivement estimées à **3,4 %** et **4,4 %**.

Tarification

Une indexation de **3,5 %** des tarifs est proposée pour 2009, pour refléter l'inflation. Par ailleurs, le rabais tarifaire de 20 % auparavant accordé aux étudiants de 18 à 21 ans est élargi aux étudiants de 22 à 25 ans.

Les ventes de titres métropolitains sont en hausse de **5,1 %** en 2009 par rapport à la prévision 2008, et génèrent des recettes de **119,2 M$** une hausse de **5,7 %**, recettes redistribuées aux organismes de transport, dont l'AMT.

Subventions aux organismes de transport

Plus de **105,3 M$** sont versés par l'AMT en soutien direct aux organismes de transport collectif de la région, en hausse de **3,1 %** par rapport au budget 2008. Ce montant comprend notamment :

- **44,5 M$** d'aide métropolitaine pour le réseau de métro, en hausse de 1,3 % par rapport au budget 2008
- **12,8 M$** d'aide métropolitaine pour les autobus, en hausse de 1,1 % par rapport au budget 2008
- **8,5 M$** d'aide aux tarifs réduit et étudiant, en hausse de 1,5 % par rapport au budget 2008.
- **4,3 M$** d'aide à l'intégration tarifaire, en hausse de 2,7 % par rapport au budget 2008.

Trains de banlieue

En 2009, le réseau de trains de banlieue fait l'objet d'une amélioration majeure de son offre de service avec l'ajout de près de 80 départs de train en semaine et de 6 départs en fin de semaine. Cette amélioration de service est fortement soutenue par le ministère des Transports du Québec (MTQ) qui finance 50 % des coûts de cet ajout de service, soit 6,7 M$.

Le budget 2009 consacré à l'exploitation des lignes de trains, qui intègre aussi une hausse des coûts des produits pétroliers, l'ajout aux dépenses d'exploitation d'une partie du programme d'entretien préventif majeur ainsi qu'une augmentation importante de l'achalandage sur certaines lignes de trains, témoigne des indicateurs suivants :

- un ratio d'autofinancement net des trains de banlieue de 52,9 %
- une prévision d'achalandage de **16,4 millions**, en hausse de **3,1 %** par rapport à la prévision 2008.
- Une baisse de **13,2 %** du déficit des trains de banlieue par rapport à la prévision 2008, lequel enregistre une baisse de **51,4 %** depuis 1996 et ce, malgré l'ajout de trois nouvelles lignes de trains.

Autobus Express métropolitains

L'Express Chevrier poursuit sa croissance avec l'ajout de nouveaux départs, conséquence directe de la croissance de l'achalandage observé sur cet axe métropolitain important :

- ratio d'autofinancement de **52,3 %** en 2009;
- hausse d'achalandage de **3,3 %** par rapport à la prévision 2008.

En 2009, l'AMT proposera un projet de plan stratégique qui intégrera notamment les orientations du gouvernement du Québec quant à l'opération des services métropolitains par autobus et les nouveaux axes à prioriser avec ses partenaires.

Équipements métropolitains

L'AMT maintient, en 2009, le taux de facturation de **25,0 %** des coûts réels aux organismes de transport pour l'utilisation des équipements métropolitains, ce qui représente un montant de **3,8 M$** sur les coûts d'exploitation et de gestion de **14,8 M$** pour les terminus, les voies réservées et les billetteries.

Transport adapté

L'aide financière versée par l'AMT aux services de transport adapté est **de 2,0 M$** en 2009, en hausse de **25 %** par rapport à la prévision 2008, principalement en raison d'une augmentation de 7,6 % du nombre d'usagers et d'une croissance des coûts de déplacement.

Synthèse de la performance

TABLEAU 1
Indicateur de la performance

	BUDGET 2009	PRÉVISION 2008	BUDGET 2008
VARIATION DE L'ACHALANDAGE			
Trains de banlieue	7,2%	+3,1%	1,0%
Autobus express métropolitains	14,9%	+19,9%	1,2%
VARIATION DES VENTES DE TITRES MÉTROPOLITAINS			
TRAM 1	1,4%	+6,3%	0,0%
TRAM 2	-0,4%	-1,5%	0,0%
TRAM 3	2,1%	+6,3%	1,7%
TRAM 4 à 8	4,2%	+17,0%	0,0%
TOTAL	**2,3%**	**7,9%**	**1,8%**
UTILISATION DES STATIONNEMENTS INCITATIFS			
Trains de banlieue	80%	80%	80%
Équipements métropolitains	78%	78%	78%
INDICATEURS FINANCIERS			
Ratio d'autofinancement net des trains de banlieue	52,9%	48,8%	48,1%
Ratio d'autofinancement des autobus express métropolitains	46,0%	60,4%	61,8%
Coût par passager/kilomètre trains de banlieue	0,32 $	0,30 $	0,28 $
Coût par passager/kilomètre autobus express métropolitains	0,17 $	0,20 $	0,17 $
Obtention de revenus de sources commerciales et autres	1,3 M$	3,5M$	2,0 M$
INDICATEURS ADMINISTRATIFS			
Taux de ponctualité globale des trains de banlieue	98%	98%	98%

1. BUDGET D'EXPLOITATION

Le budget d'exploitation de l'AMT (TABLEAU 2), en équilibre, totalise 307,3 M$ en 2009, soit une hausse de 8,9 % par rapport à la prévision 2008 et de 16 % par rapport au budget 2008. Cette hausse tient compte notamment de l'ajout de service sur les lignes de trains de banlieue, des indexations de différents contrats selon l'indice des prix à la consommation (IPC), de la provision d'augmentation des coûts des biens et services pour 2009 et de certaines clauses contractuelles relatives à la fluctuation des coûts du carburant. En 2009, la priorité est accordée à l'amélioration des services offerts aux clients grâce à la consolidation des services actuels et au maintien du patrimoine. Toutes les actions planifiées en 2009 par l'AMT et son équipe auront comme valeurs communes les principes de rigueur, de modernité et d'engagement-client.

TABLEAU 2
Budget d'exploitation 2009

(en milliers $)	BUDGET 2009		PRÉVISION 2008	BUDGET 2008	ÉCART B2009-P2008		ÉCART B2009-B2008	
REVENUS								
Remises gouvernementales								
Droit sur l'immatriculation	53 530	17,4%	53 049	52 049	481	+0,9%	1 481	2,8%
Taxe sur l'essence	52 843	17,2%	51 162	51 162	1 681	+3,3%	1 681	3,3%
SOUS-TOTAL	106 373	34,6%	104 211	103 211	2 162	2,1%	3 162	3,1%
Recettes métropolitaines TRAM	85 557	27,8%	81 385	73 428	4 172	+5,1%	12 129	+16,5%
Revenus des trains de banlieue								
Recettes usagers et aides	51 681	16,9%	46 189	44 446	3 792	+7,8%	7 535	+17,0%
Contributions municipales nettes	43 103	14,0%	35 845	34 047	7 258	+20,2%	9 056	+26,6%
Contributions municipales nettes – Ajout de service	1 068	0,3%	974	954	94	+9,7%	114	+11,9%
SOUS-TOTAL	96 152	31,3%	85 018	79 447	11 134	13,1%	16 705	21,0%
Revenus des autobus express métropolitains								
Recettes usagers et aides	3 246	1,1%	2 537	2 461	709	+27,9%	785	+31,9%
Contributions municipales nettes	523	0,2%	327	448	196	+59,9%	75	+16,7%
SOUS-TOTAL	3 769	1,2%	2 864	2 909	905	31,6%	860	29,6%
Subvention du gouvernement - PAGASTC	8 848	2,9%	987	0	7 861	+796,5%	8 848	
Autres								
MTQ - mesures de mitigation pont Galipeault	192	0,1%	0	0	0		192	
Programme d'aide – Transport adapté	780	0,3%	750	450	30	+4,0%	330	+73,3%
Facturation équipements métropolitains	3 756	1,2%	3 373	3 373	393	+11,7%	393	+11,7%
Enquête Origine-destination	456	0,1%	0	0	456		456	
Autres revenus	1 386	0,5%	3 500	2 000	(2 114)	-60,4%	(614)	-30,7%
SOUS-TOTAL	6 582	2,1%	7 623	5 823	(1 233)	-16,2%	759	13,0%
TOTAL	307 281	100,0%	282 086	264 818	25 195	8,9%	42 463	16,0%
DÉPENSES								
Subventions								
Aide métropolitaine et dépenses afférentes	57 342	18,7%	56 630	56 630	712	+1,3%	712	+1,3%
Aide aux tarifs réduit et étudiant	6 525	2,6%	6 399	6 399	125	+1,5%	125	+1,5%
Aide à l'intégration tarifaire	4 327	1,4%	4 213	4 213	114	+2,7%	114	+2,7%
SOUS-TOTAL	70 197	22,9%	69 242	69 242	955	1,4%	955	1,4%
Répartition des recettes TRAM	85 557	27,8%	81 385	73 428	4 172	+5,1%	12 129	+16,5%
Trains de banlieue								
Trains de banlieue	108 672	35,4%	92 190	86 318	16 482	+17,9%	22 354	+25,9%
Trains de banlieue – Nouveaux services	2 670	0,9%	2 435	2 385	235	+9,7%	285	+11,9%
SOUS-TOTAL	111 342	36,2%	94 625	88 703	16 717	17,7%	22 639	25,5%
Équipements métropolitains								
Équipements métropolitains	17 300	5,6%	15 348	15 326	1 952	+12,7%	1 974	+12,9%
SOUS-TOTAL	17 300	5,6%	15 348	15 326	1 952	12,7%	1 974	12,9%
Autobus express métropolitains								
Autobus express métropolitains	5 845	1,9%	3 285	3 285	2 560	+77,9%	2 560	77,9%
SOUS-TOTAL	5 845	1,9%	3 285	3 285	2 560	77,9%	2 560	77,9%
Transport adapté	2 000	0,7%	1 600	1 600	400	+25,0%	400	+25,0%
Autres								
Soutien au développement	3 000	1,0%	2 743	3 000	257	+9,4%	0	+0,0%
Enquête Origine-destination	1 159	0,4%	0	0	1 159		1 159	
Dépenses de fonctionnement - AMT	7 781	2,5%	7 582	7 380	199	+2,6%	401	+5,4%
Réserve pour éventualités	1 000	0,3%	0	1 000	1 000		0	+0,0%
Service de la dette	0	0,0%	4	4	(4)	-100,0%	(4)	-100,0%
Frais de gestion SAAQ et autres	2 100	0,7%	1 461	1 850	639	+43,7%	250	+13,5%
Provision pour dévaluation des PCAA	0	0,0%	4 813	0	(4 813)	-100,0%	0	
SOUS-TOTAL	15 040	4,9%	16 603	13 234	3 250	19,6%	1 806	13,6%
TOTAL	307 281	100,0%	282 086	264 818	25 195	8,9%	42 463	16,0%
Résultat net de l'exercice	0	0,0%	0	0	0		0	
Surplus (déficit) non affecté au début de l'exercice	(2 727)	-0,9%	(2 727)	1 000	0	-0,0%	(3 727)	372,7%
Affection du surplus affecté	2 727	0,9%		0	2 727		2 727	
Surplus non affecté à la fin de l'exercice	0	0,0%	(2 727)	1 000	2 727	-100,0%	(1 000)	-100,0%

1.1. SOURCES DÉDIÉES EN PROVENANCE DES AUTOMOBILISTES

1.1.1. Droit sur l'immatriculation

Les revenus provenant du droit sur l'immatriculation sont estimés à 53,0 M$ en 2008. Cette estimation est basée sur les données 2008 disponibles au moment de la préparation du budget 2009 (TABLEAU 3). Pour 2009, l'AMT prévoit des revenus de 53,5 M$, en hausse de 0,9 % par rapport à la prévision 2008.

L'AMT reçoit du gouvernement du Québec, à titre de revenus, des droits d'immatriculation de 30 $ pour chaque véhicule de promenade de moins de 3 000 kg immatriculés sur son territoire. Cette somme n'a pas été indexée depuis 1996 (TABLEAU 5). De plus, fait à souligner, ce droit sur l'immatriculation ne s'applique pas aux véhicules commerciaux.

1.1.2. Taxe sur l'essence

L'AMT reçoit du gouvernement du Québec, à titre de revenus, une taxe de 0,015 $ du litre d'essence vendu sur son territoire. Cette taxe n'a pas été indexée depuis 1996 (TABLEAU 5). Les revenus provenant de la taxe sur l'essence devraient totaliser 52,8 M$ en 2009, en hausse de 3,3 % par rapport à la prévision 2008 (TABLEAU 3). Cette estimation est basée sur les données 2008 disponibles au moment de la proposition du budget 2009.

TABLEAU 3
Sources gouvernementales dédiées provenant des automobilistes – 2008-2009

(en milliers $)	BUDGET 2009		PRÉVISION 2008	BUDGET 2008	ÉCART B2009-P2008		ÉCART B2009-B2008	
Droit sur l'immatriculation	53 530	50,3%	53 049	52 049	481	+0,9%	1 481	+2,8%
Taxe sur l'essence	52 843	49,7%	51 162	51 162	1 681	+3,3%	1 681	+3,3%
SOUS-TOTAL	**106 373**	**100,0%**	**104 211**	**103 211**	**2 162**	**2,1%**	**3 162**	**3,1%**
Frais de gestion SAAQ*	(1 071)		(1 061)	(1 041)	(10)	+0,9%	(30)	+2,8%
TOTAL	**105 302**	**99,0%**	**103 150**	**102 170**	**2 152**	**2,1%**	**3 132**	**3,1%**

* *Correspondent à 2,0 % des revenus du droit sur l'immatriculation*

1.1.3. Distribution des sources gouvernementales dédiées

Les sources gouvernementales dédiées en provenance des automobilistes sont utilisées pour soutenir le réseau de métro de la Société de transport de Montréal (STM), les différents réseaux d'autobus à vocation métropolitaine, le réseau de trains de banlieue de même que certaines autres activités de l'AMT, notamment la promotion du transport collectif et les solutions de développement.

L'AMT versera 105,3 M$ en 2009 en soutien direct aux organismes de transport collectif de la région métropolitaine, soit 2,2 M$ en hausse de 2,1 % par rapport au budget 2008 (TABLEAU 4).

La répartition de la distribution des sources gouvernementales dédiées (FIGURE 1) se détaille comme suit :

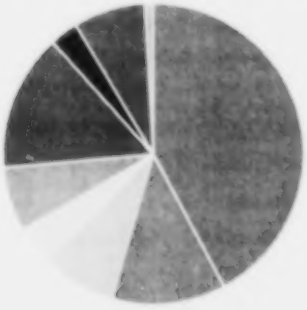
- les équipements métropolitains (terminus, voies réservées et stationnements incitatifs), les autobus express métropolitains et le transport adapté reçoivent 14,9 % des sources gouvernementales dédiées, soit 15,7 M$;
- le réseau de métro de la STM reçoit la plus grande portion des sources gouvernementales dédiées (42,3 %) par le biais d'une aide métropolitaine correspondant à 0,20 $ par passager, soit un montant estimé et plafonné à 44,5 M$ en 2009 ;
- les différents réseaux d'autobus à vocation métropolitaine reçoivent 24,4 % des sources gouvernementales dédiées, soit 25,6 M$ par la combinaison de quatre aides : l'aide métropolitaine au réseau de transport métropolitain par autobus (0,50 $ par passager, soit 11,9 M$), l'aide au rabattement aux trains par autobus (0,40 $ par passager, soit 0,9 M$), l'aide aux tarifs réduit et étudiant de 8,5 M$ et enfin l'aide à l'intégration tarifaire de 4,3 M$;

- le réseau de trains de banlieue reçoit 6,9 % des sources gouvernementales dédiées, pour combler le déficit résiduel d'exploitation des cinq lignes actuelles, lequel déficit s'élève à un montant de 7,2 M$, en baisse de 13,2 % par rapport à la prévision de 2008 et en baisse de 56,4 % par rapport à 1996 ;
- les autres dépenses, dont notamment le soutien au développement et les frais de fonctionnement, incluant la réserve pour éventualités, totalisent 11,6 % des remises gouvernementales dédiées.

TABLEAU 4
Utilisation des sources gouvernementales dédiées – 2008-2009

(en milliers $)	BUDGET 2009		PRÉVISION 2008	BUDGET 2008	ÉCART B2009-P2008		ÉCART B2009-B2008	
SOURCES GOUVERNEMENTALES DÉDIÉES NETTES								
Droit sur l'immatriculation	53 530	50,8%	53 049	52 049	481	+0,9%	1 481	2,8%
Taxe sur l'essence	52 843	50,2%	51 162	51 162	1 681	+3,3%	1 681	3,3%
Frais de gestion SAAQ	(1 071)	-1,0%	(1 061)	(1 041)	(10)	+0,9%	(30)	2,8%
SOUS-TOTAL	**105 302**	**100,0%**	**103 150**	**102 170**	**2 152**	**2,1%**	**3 132**	**3,1%**
SUBVENTIONS AUX ORGANISMES DE TRANSPORT								
Aide métropolitaine au réseau de métro STM	44 501	42,3%	43 933	43 933	568	+1,3%	568	1,3%
Aide métropolitaine autobus et dépenses afférentes	12 841	12,2%	12 697	12 697	144	+1,1%	144	1,1%
Aide aux tarifs réduit et étudiant	8 528	8,1%	8 399	8 399	129	+1,5%	129	1,5%
Aide à l'intégration tarifaire	4 327	4,1%	4 213	4 213	114	+2,7%	114	2,7%
SOUS-TOTAL	**70 197**	**66,7%**	**69 242**	**69 242**	**955**	**1,4%**	**955**	**1,4%**
AUTRES								
Déficit trains de banlieue	7 221	6,9%	8 322	9 256	(1 101)	-13,2%	(2 035)	-22,0%
Déficit équipements métropolitains	13 534	12,9%	11 979	11 957	1 555	+13,0%	1 577	+13,2%
Déficit autobus express métropolitains	919	0,9%	719	376	200	+27,8%	543	+144,4%
Transport adapté	1 220	1,2%	850	1 150	370	+43,5%	70	+6,1%
Soutien au développement	3 000	2,8%	2 743	3 000	257	+9,4%	0	+0,0%
Fonctionnement de l'AMT et autres	8 211	7,8%	9 295	6 189	(1 084)	-11,7%	2 022	+32,7%
Réserve pour éventualités	1 000	0,9%	0	1 000	1 000		0	+0,0%
SOUS-TOTAL	**35 105**	**33,3%**	**33 908**	**32 928**	**1 197**	**3,5%**	**2 177**	**6,6%**
TOTAL	**105 302**	**100,0%**	**103 150**	**102 170**	**2 152**	**2,1%**	**3 132**	**3,1%**

FIGURE 1
Utilisation des sources gouvernementales dédiées – 2009



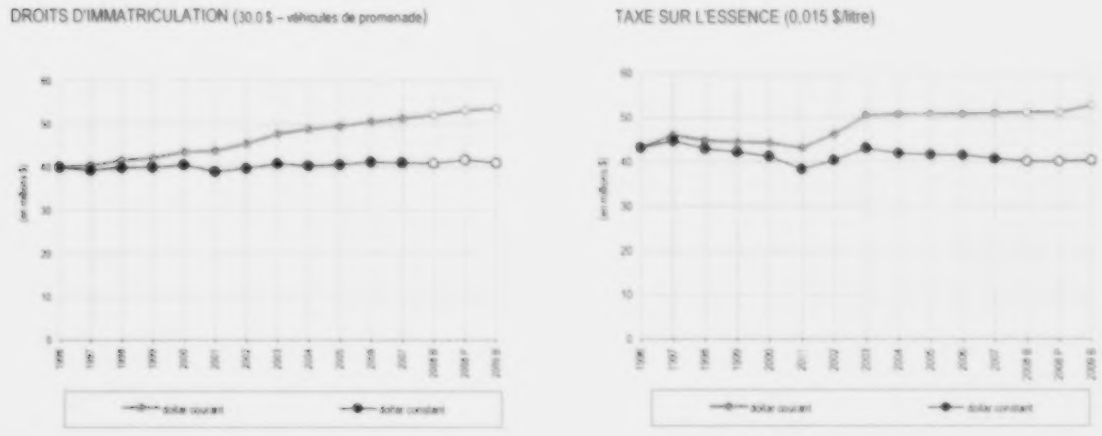
●	Subvention à l'exploitation pour le réseau de métro STM	44 501	42,26%
●	Subvention à l'exploitation pour les différents réseaux d'autobus		
●	Aide métropolitaine réseaux d'autobus	12 841	12,19%
●	Aide aux tarifs réduit et étudiant	8 528	8,10%
●	Aide à l'intégration tarifaire	4 327	4,11%
●	Réseau de trains de banlieue	7 221	6,86%
●	Équipements métropolitains, Express et transport adapté	15 673	14,88%
●	Soutien au développement	3 000	2,85%
●	Fonctionnement AMT et autres	8 211	7,80%
●	Réserve pour éventualités	1 000	0,95%

1.1.4. Évolution des sources gouvernementales dédiées – 1996-2009

TABLEAU 5
Évolution des sources gouvernementales dédiées en provenance des automobilistes – 1996-2009

(en millions $)	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008 B	2008 P	2009 B
SOURCES GOUVERNEMENTALES DÉDIÉES															
Droit sur l'immatriculation	39,9	40,4	41,6	42,1	43,5	43,8	45,4	47,7	48,7	49,4	50,4	51,2	52,0	53,0	53,5
Taxe sur l'essence	43,2	46,1	44,9	44,6	44,4	43,2	46,3	50,5	50,8	50,9	50,9	51,0	51,2	51,2	52,8
Facture SAAQ	(0,8)	(0,8)	(0,8)	(0,8)	(0,9)	(0,9)	(0,9)	(1,0)	(1,0)	(1,0)	(1,0)	(1,0)	(1,0)	(1,0)	(1,1)
TOTAL (dollars courants)	**82,3**	**85,7**	**85,7**	**85,9**	**87,0**	**86,1**	**90,8**	**97,2**	**98,5**	**99,3**	**100,3**	**101,2**	**102,2**	**103,2**	**105,3**
Taux d'indexation (IPC / IPT)		**3,0%**	**1,5%**	**1,0%**	**2,0%**	**5,0%**	**2,0%**	**2,5%**	**4,0%**	**1,0%**	**0,5%**	**2,0%**	**2,1%**	**2,1%**	**3,5%**
Droit sur l'immatriculation	39,9	39,2	38,8	38,9	40,5	38,9	39,7	40,8	40,2	40,5	41,1	40,9	40,9	41,7	40,9
Taxe sur l'essence	43,2	44,8	43,0	42,3	41,3	38,4	40,4	43,2	42,0	41,7	41,6	40,8	40,2	40,2	40,4
Facture SAAQ	(0,8)	(0,8)	(0,8)	(0,8)	(0,8)	(0,8)	(0,8)	(0,8)	(0,8)	(0,8)	(0,8)	(0,8)	(0,8)	(0,8)	(0,8)
TOTAL (dollars constants)	**82,3**	**83,2**	**81,0**	**81,4**	**80,9**	**76,5**	**79,3**	**83,1**	**81,4**	**81,4**	**81,9**	**80,9**	**80,3**	**81,1**	**80,6**
Diminution annuelle indexée	**0,0**	**2,5**	**3,7**	**4,5**	**5,1**	**9,8**	**11,5**	**14,1**	**17,1**	**17,9**	**18,4**	**20,3**	**21,9**	**22,1**	**24,7**

FIGURE 2
Évolution des sources gouvernementales dédiées – 1996-2009



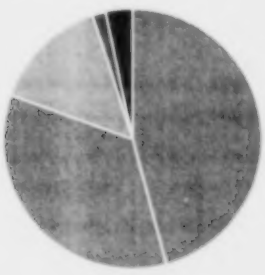
1.2. SOURCES DES REVENUS DE L'AMT

L'AMT finance ses activités à partir des sources de revenus suivantes :

- les **recettes des usagers** provenant de la vente des titres du réseau de trains de banlieue, des autobus express métropolitains et des titres de transport métropolitains TRAM (45,8 %) ;
- les **sources gouvernementales dédiées** provenant des automobilistes : taxe de 0,015 $ du litre d'essence vendu sur son territoire et droit de 30 $ sur l'immatriculation des véhicules de promenade sur le territoire de l'AMT (34,6 %) ;
- la contribution des **municipalités** aux trains de banlieue et aux autobus express métropolitains (14,5 %) ;
- d'**autres revenus**, comme la facturation aux organismes de transport des coûts des équipements métropolitains, des revenus d'intérêts et des revenus commerciaux (1,8 %) ;
- les **subventions à l'exploitation du gouvernement du Québec** (3,2 %).

Les revenus de l'AMT, en 2009, devraient totaliser 307,3 M$, soit une hausse de 25,2 M$ ou 8,9 % par rapport à la prévision budgétaire 2008 et de 42,5 M$ ou 16,0 % par rapport au budget 2008 (TABLEAU 2). Les hausses de revenus les plus importantes sont celles provenant des lignes de trains de banlieue (+16,7 M$), soit + 21,0 % par rapport au budget 2008.

FIGURE 3
Répartition des revenus – 2009



Recettes usagers	140 784	45,82%
Sources dédiées gouvernementales	106 373	34,62%
Contributions municipales	44 670	14,54%
Autres revenus	5 610	1,83%
Subvention MTQ	9 844	3,20%

1.3. RÉPARTITION DES DÉPENSES

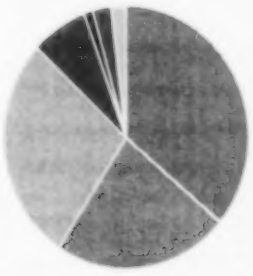
Les revenus perçus par l'AMT lui permettent d'assumer ses responsabilités financières, dont notamment :

- les différentes subventions versées par l'AMT aux 14 organismes de transport collectif de la région sous forme d'aide métropolitaine : au réseau de métro de la STM, au réseau de transport métropolitain par autobus, au réseau d'autobus en rabattement aux trains de banlieue, aux tarifs réduit et étudiant, à l'intégration tarifaire et au développement (22,8 %) ;
- la répartition, aux 14 organismes de transport en commun de la région, des recettes métropolitaines des titres de transport TRAM (27,8 %) ;
- les coûts d'exploitation et de gestion du réseau de trains de banlieue et la répartition des recettes usagers des trains de banlieue (36,2 %) ;
- les coûts d'exploitation et de gestion du réseau de transport métropolitain par autobus (voies réservées, terminus, stationnements incitatifs et billetteries) et des services d'autobus express métropolitains (7,5 %) ;
- le soutien au développement et à la promotion du transport collectif (1 %) ;
- les dépenses de fonctionnement de l'AMT, le remboursement des services de la dette des équipements métropolitains et les autres frais (4,6 %).

Les augmentations de dépenses les plus importantes prévues par l'AMT en 2009 (TABLEAU 2) concernent le budget d'exploitation du réseau de trains de banlieue (16,7 M$ ou 17,7 %), des dépenses des équipements et des express métropolitains (4,5 M$ ou 19,5 %) et les subventions aux organismes de transport (1,0 M$ ou 1,4 %). Les dépenses du réseau de trains de banlieue augmentent notamment en raison de l'augmentation du coût du carburant en 2008 et 2009, de l'indexation des contrats avec le Canadien Pacifique (CP) et le Canadien National (CN) et des dépenses d'entretien reliées à une flotte d'équipements vieillissants et de l'ajout de service sur le réseau.

FIGURE 4

Répartition des dépenses – 2009



Trains de banlieue	111 342	36,23%
Subventions aux organismes de transport	70 197	22,84%
Répartition des recettes TRAM	85 557	27,84%
Équipements et autobus express métropolitains	23 145	7,53%
Soutien au développement	3 000	0,98%
Fonctionnement AMT	7 781	2,53%
Transport adapté, réserve, dette et autres	6 259	2,04%

2. SYSTÈME TARIFAIRE MÉTROPOLITAIN INTÉGRÉ

L'année 2009 représente pour l'AMT et les organismes de transport de la région métropolitaine, une année importante concernant l'engagement envers la clientèle des services de transport collectif de la région. Elle marque en effet l'aboutissement d'importants efforts investis au cours des dernières années pour :

- la mise en place de la carte OPUS. Cette carte à puce qui s'arrime à un système automatisé de vente des titres et de perception des recettes, représente une évolution majeure des habitudes tarifaires dans la région et en accentue la portée et la vocation métropolitaine.
- la bonification du programme de fidélisation de la clientèle avec le plein déploiement du service d'abonnement tarifaire, notamment auprès des clientèles étudiantes.

L'année 2009 est aussi l'occasion pour l'AMT de témoigner de son engagement envers sa clientèle avec, notamment, la mise en place du tarif étudiant, qui offre dorénavant une réduction tarifaire aux étudiants jusqu'à l'âge de 25 ans, un privilège auparavant limité aux moins de 22 ans.

2.1. TITRES DE TRANSPORT ET TARIFS 2009 PROPOSÉS

2.1.1. Indexation des tarifs

Les tarifs mensuels des titres de transport métropolitains TRAM, TRAIN et EXPRESS pour 2009 (TABLEAU 6) font l'objet d'une indexation moyenne de l'ordre de 3,5 % pour refléter l'inflation et amortir, en partie, la hausse des prix du carburant. Lorsqu'on considère l'élargissement des conditions d'admissibilité au tarif étudiant à la clientèle de 18 à 25 ans, cette hausse est de l'ordre de 3,0 %.

TABLEAU 6
Tarifs mensuels pour 2009 et comparaison avec les tarifs 2008

ZONE	TITRE	HAUSSE	ORD 2009	ORD 2008	ÉTUDIANT 2009	ÉTUDIANT 2008	RÉD 2009	RÉD 2008
TARIFS MENSUELS MÉTROPOLITAINS (TRAM)								
1	TRAM 1	3,5%	79,50 $	77,00 $	63,50 $	61,50 $	47,50 $	46,00 $
2	TRAM 2	3,5%	93,00 $	90,00 $	74,50 $	72,00 $	56,00 $	54,00 $
3	TRAM 3	3,5%	109,00 $	105,00 $	87,00 $	84,00 $	65,50 $	63,00 $
4	TRAM 4	3,5%	119,00 $	115,00 $	95,00 $	92,00 $	71,50 $	69,00 $
5	TRAM 5	3,5%	139,00 $	133,00 $	110,00 $	106,00 $	83,00 $	80,00 $
6	TRAM 6	3,5%	165,00 $	159,00 $	132,00 $	127,00 $	99,00 $	96,50 $
7	TRAM 7	3,5%	191,00 $	185,00 $	153,00 $	148,00 $	115,00 $	111,00 $
8	TRAM 8	3,5%	218,00 $	211,00 $	174,00 $	169,00 $	131,00 $	127,00 $
TARIFS MENSUELS TRAINS DE BANLIEUE								
4	TRAIN 4	3,5%	109,00 $	105,00 $	87,00 $	84,00 $	65,50 $	63,00 $
5	TRAIN 5	3,5%	117,00 $	113,00 $	93,50 $	90,50 $	70,00 $	68,00 $
6	TRAIN 6	3,5%	140,00 $	135,00 $	112,00 $	108,00 $	84,00 $	81,00 $
7	TRAIN 7	3,5%	162,00 $	157,00 $	130,00 $	126,00 $	97,00 $	94,00 $

2.1.2. Conditions d'admissibilité aux tarifs réduit et étudiant

En 2009, la condition d'admissibilité au tarif réduit est maintenue pour les enfants de 6 à 17 ans ainsi que pour les personnes de 65 ans et plus alors que l'accès au tarif étudiant est étendu aux étudiants de 22 à 25 ans (TABLEAU 7). Cette mesure, qui représente une réduction de tarifs de plus de 15 % pour la clientèle étudiante, a pour principal objectif d'atténuer le « décrochage modal » de cette clientèle.

TABLEAU 7
Conditions d'admissibilité aux tarifs réduit et étudiant

	Étudiant	RÉDUIT
Admissibilité	18 à 25 ans	6 à 17 ans, 65 ans et plus
Rabais sur le tarif ordinaire	20%	40%

2.1.3. Zones tarifaires métropolitaines

Aucun ajustement aux zones tarifaires métropolitaines n'est proposé en 2009.

2.1.4. Services et promotions tarifaires

En 2009, d'importants efforts sont orientés vers l'ajustement et la promotion intensive des services d'abonnement aux titres de transport auprès des clientèles étudiantes de la région métropolitaine. À cet effet, des forfaits d'abonnement de quatre mois et de dix mois seront notamment mis en place.

Les efforts de promotion du système tarifaire métropolitain intégré sont aussi orientés vers la fidélisation de la clientèle, en appui avec les récentes mesures fiscales, mises en place par les gouvernements du Québec et du Canada.

2.1.5. Carte OPUS

L'année 2008 marque l'arrivée de la carte OPUS. Cette implantation graduelle se poursuivra tout au long de l'année 2009. Avec les titres de transport intégrés TRAM, ainsi que les titres TRAIN et EXPRESS dédiés à ses services métropolitains, l'AMT est au cœur de cette modernisation sans précédent des moyens de paiement associés à la tarification des services de transport collectif de la région métropolitaine.

- Les quelque 1 000 000 détenteurs de titres de transport métropolitains TRAM en circulation délaisseront la traditionnelle carte plastifiée à bande magnétique au profit de la toute nouvelle carte OPUS.
- À l'image de leur fonction actuelle, les billetteries métropolitaines de l'AMT représenteront les principaux points de vente, d'information, de personnalisation et de service des nouvelles cartes à puce et des produits tarifaires qu'elles hébergeront. Chacune des billetteries sera dotée de tous les équipements nécessaires à ses fonctions. Des distributrices automatiques de titres (DAT), à la fine pointe de la technologie, y seront également installées afin de permettre une plus grande flexibilité d'achat pour la clientèle.
- Chacune des gares du réseau métropolitain de trains de banlieue disposera de nouvelles distributrices automatiques de titres modernes et attrayantes, munies des modes de paiement débit/crédit.

2.1.6. Grille tarifaire des trains de banlieue

La grille tarifaire du réseau métropolitain de trains de banlieue est formée de titres exclusifs au réseau de trains de banlieue, les titres TRAIN ainsi que des titres métropolitains TRAM. L'indexation des tarifs des titres TRAIN s'arrime, par zone, à celle des tarifs des titres TRAM. La structure zonale demeure inchangée en 2009 pour les gares du réseau de l'AMT.

2.1.7. Grille tarifaire du réseau express métropolitain

En 2009, la grille tarifaire des autobus express métropolitains est formée des titres métropolitains TRAM. Pour l'Express Chevrier, cette grille intègre aussi les titres unitaires et mensuels du Réseau de transport de Longueuil (RTL).

L'indexation des tarifs des titres EXPRESS s'arrime, par zone, à celle des tarifs des titres TRAM. La structure zonale demeure inchangée pour les arrêts des express métropolitains par autobus du réseau de l'AMT.

2.2. RECETTES MÉTROPOLITAINES
DES TITRES DE TRANSPORT INTÉGRÉS TRAM

2.2.1. Prévisions 2008-2009

Les recettes métropolitaines correspondent aux ventes de titres mensuels de transport métropolitain (TRAM) de l'AMT qui peuvent être utilisés sur tous les réseaux de transport collectif de la région. Pour les neuf premiers mois de 2008, les ventes de titres TRAM se sont accrues de 10 % par rapport à la même période en 2007.

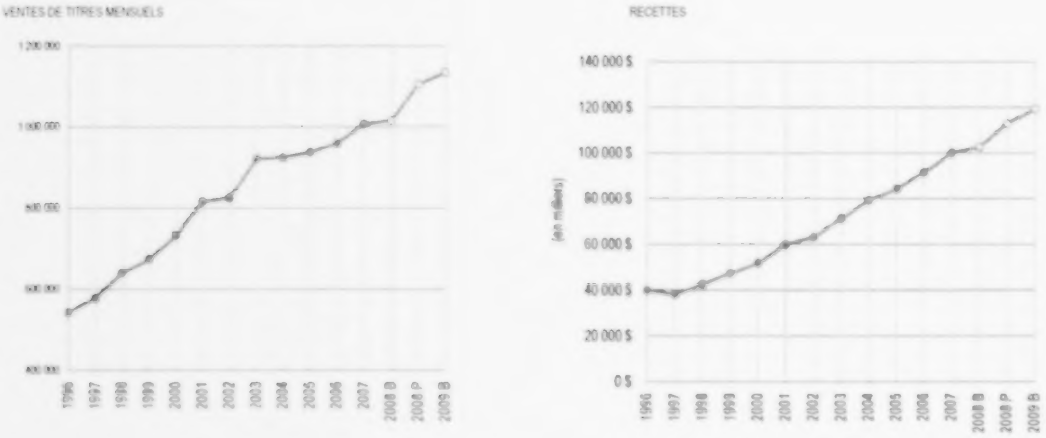
La prévision 2008 est ajustée à 112,8 M$, en considérant les ventes réelles des neuf premiers mois de l'année 2008 et l'impact de l'ouverture des stations de métro situées à Laval. De ce montant, 81,4 M$ sont affectés aux recettes métropolitaines, 30,7 M$ aux revenus du réseau de trains de banlieue et 0,7 M$ aux recettes des autobus express métropolitains.

Pour 2009, les recettes métropolitaines totales sont évaluées à 119,2 M$, soit une hausse de 16,1 % par rapport au budget de 2008, et une hausse de 5,7 % par rapport à la prévision 2008. De ce montant, 85,6 M$ sont affectés aux recettes métropolitaines, 32,9 M$ aux revenus du réseau de trains de banlieue et 0,8 M$ aux recettes des autobus express métropolitains (TABLEAU 9).

TABLEAU 8
Évolution des recettes métropolitaines, 1996-2009

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	*2008 B*	*2008 P*	*2009 B*
TITRES MENSUELS TRAM															
Ventes	541 288	577 107	638 382	672 562	730 115	814 016	823 299	920 969	923 509	936 278	959 480	1 005 561	*1 014 234*	*1 105 714*	*1 134 266*
Recettes (en milliers)	39 800 $	38 000 $	42 300 $	47 206 $	51 771 $	59 754 $	62 930 $	71 074 $	79 081 $	84 302 $	91 372 $	99 846 $	*102 684 $*	*112 781 $*	*119 215 $*

FIGURE 5
Évolution des recettes métropolitaines – 1996-2009



2.2.2. Méthode de partage des recettes métropolitaines

Les recettes tarifaires métropolitaines sont partagées en fonction de l'utilisation des réseaux. Comme en 2008, et sur recommandation du comité tarifaire métropolitain, qui regroupe des représentants de la STM, du RTL, de la STL, des CIT et de l'AMT, les notions de déplacement et de distance parcourue par les acheteurs de titres métropolitains sont utilisées comme mesures d'utilisation des réseaux :

- un premier montant, indexé à 20 $ par titre vendu, est réparti en proportion des déplacements effectués sur chaque réseau (passagers) pour chaque zone tarifaire ;
- le solde du montant à partager par zone est réparti en proportion de la distance parcourue par les acheteurs de titres métropolitains sur chaque réseau (passagers-kilomètres).

Le montant à répartir correspond aux recettes tarifaires métropolitaines desquelles sont déduits les frais de commission accordés aux agences pour la vente de titres (1,0 % pour les titres des zones 1, 2 et 3, le taux réel de commission payée sans excéder 3,0 % pour les titres des zones 4 à 8) ainsi que les frais de sondage, d'impression et de distribution des titres.

Tous les titres métropolitains sont pris en considération dans le partage des recettes tarifaires, à l'exception des titres suivants, qui font l'objet d'ententes particulières :

- **les titres métropolitains utilisés dans et vers l'extérieur du territoire de l'AMT** : le réseau central reçoit l'équivalent de son tarif local et le solde de la recette est attribué au réseau périphérique ;
- **les titres métropolitains utilisés par les usagers des services de transport adapté** : l'organisme qui vend le titre conserve la recette tarifaire ;
- **les titres métropolitains utilisés comme titres locaux** pour lesquels la grille tarifaire de l'organisme de transport ne prévoit aucun titre local concurrent et pour lesquels les sondages révèlent l'usage d'un seul réseau local par les usagers : le réseau emprunté localement conserve la recette tarifaire.

La procédure permettant d'évaluer les mesures d'utilisation des réseaux est fondée sur l'observation des habitudes de déplacement d'un échantillon d'acheteurs de titres métropolitains et sur la mise en place d'un système d'information détaillé de suivi des ventes mensuelles de ces titres.

De vastes enquêtes téléphoniques sur l'usage des titres ont été réalisées durant l'automne 2005 et l'automne 2007 afin de recueillir un ensemble d'observations décrivant les habitudes de déplacement des acheteurs de titres métropolitains.

En 2008, les données des enquêtes de 2005 (adaptées à l'ouverture des stations de métro à Laval) et de 2007 sont utilisées, à parts égales, pour l'évaluation des mesures d'utilisation des réseaux.

En 2009, les données de l'enquête sur l'usage des titres 2007 seront utilisées en totalité pour l'évaluation des mesures d'utilisation des réseaux.

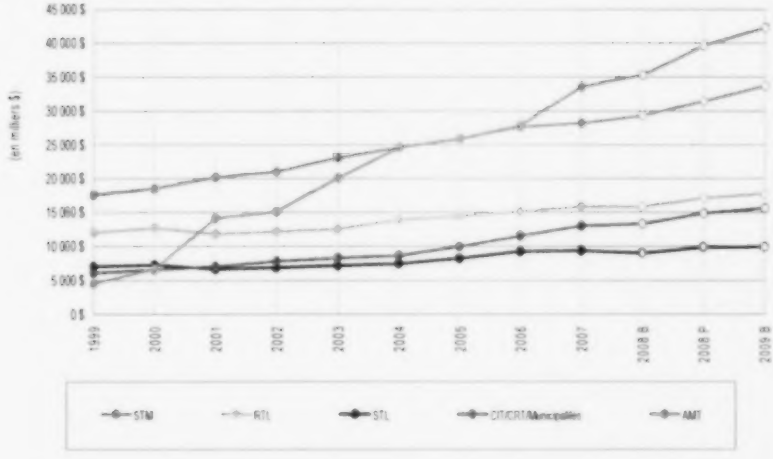
TABLEAU 9
Répartition et distribution des recettes métropolitaines – 2008-2009

(en milliers $)	BUDGET 2009		PRÉVISION 2008	BUDGET 2008	ÉCART B2009 - P2008		ÉCART B2009 - B2008	
RECETTES MÉTROPOLITAINES AOT								
STM	42 271	35.5%	39 578	35 299	2 693	+6.8%	6 972	+19.8%
RTL	17 794	14.9%	17 115	15 816	679	+4.0%	1 978	+12.5%
STL	9 899	8.3%	9 842	8 988	57	+0.6%	911	+10.1%
CIT Laurentides	1 474	1.2%	1 446	1 353	28	+1.9%	121	+8.9%
CRT Lanaudière	3 626	3.0%	3 411	2 910	215	+6.3%	716	+24.6%
CIT La Presqu'île	112	0.1%	64	29	48	+75.0%	83	-
CIT de Sorel-Varennes	2 279	1.9%	2 139	1 814	140	+6.5%	465	+25.6%
OMIT Sainte-Julie	978	0.8%	998	933	-20	-2.0%	45	+4.8%
CIT de la Vallée du Richelieu	2 029	1.7%	1 832	1 711	197	+10.8%	318	+18.6%
CIT Chambly-Richelieu-Carignan	1 180	1.0%	1 109	979	71	+6.4%	201	+20.5%
CIT Le Richelain	1 117	0.9%	1 128	992	-11	-1.0%	125	+12.6%
CIT Roussillon	713	0.6%	642	502	71	+11.1%	211	+42.0%
CIT du Haut-Saint-Laurent	261	0.2%	266	326	-5	-1.9%	(65)	-19.9%
CIT du Sud-Ouest	1 824	1.5%	1 815	1 775	9	+0.5%	49	+2.8%
SOUS-TOTAL	**85 557**	**71.8%**	**81 385**	**73 427**	**4 172**	**+5.1%**	**12 130**	**+16.5%**
RECETTES MÉTROPOLITAINES AMT								
Trains de banlieue	32 866	27.6%	30 750	28 587	2 116	+6.9%	4 279	+15.0%
Autobus express métropolitains	792	0.7%	646	670	146	+22.6%	122	+18.2%
SOUS-TOTAL	**33 658**	**28.2%**	**31 396**	**29 257**	**2 262**	**+7.2%**	**4 401**	**+15.0%**
TOTAL	**119 215**	**100.0%**	**112 781**	**102 684**	**6 434**	**+5.7%**	**16 531**	**+16.1%**

TABLEAU 10
Évolution de la répartition des recettes métropolitaines – 1999-2009

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008 B	2008 P	2009 B
RECETTES MÉTROPOLITAINES PAR AOT (milliers)												
STM	17 588	18 545	20 156	20 978	23 060	24 538	25 858	27 854	33 530	35 299	39 578	42 271
RTL	12 058	12 738	11 831	12 181	12 524	13 901	14 406	15 151	15 844	15 816	17 115	17 794
STL	7 012	7 282	6 650	6 865	7 130	7 420	8 214	9 222	9 330	8 988	9 842	9 899
CIT/CRT/Municipalités	6 050	6 568	7 038	7 814	8 284	8 624	9 941	11 510	12 982	13 324	14 850	15 583
AMT	4 518	6 638	14 079	15 082	20 067	24 589	25 883	27 635	28 151	29 257	31 396	33 658
TOTAL	**47 226**	**51 771**	**59 754**	**62 930**	**71 074**	**79 081**	**84 302**	**91 372**	**99 846**	**102 684**	**112 781**	**119 215**

FIGURE 6
Recettes tarifaires métropolitaines par AOT



TARIFICATION 2009

TRAINS DE BANLIEUE

TITRES	ORDINAIRE	ÉTUDIANT	RÉDUIT	DEUX-MONTAGNES	DORION-RIGAUD	BLAINVILLE-ST-JÉRÔME	MONT-ST-HILAIRE	DELSON-CANDIAC
Zone 1								
Carte mensuelle TRAM	79,50	63,50	47,50	Gare Centrale	Lucien-L'Allier	Lucien-L'Allier	Gare Centrale	Lucien-L'Allier
Carnet de 6 tickets-TRAM	16,00	-	9,50	Canora	Vendôme	Vendôme		Vendôme
Ticket-TRAM à l'unité	4,00	-	2,50	Mont-Royal	Montréal-Ouest	Montréal-Ouest		Montréal-Ouest
				Montpellier	Lachine	Parc		LaSalle
						Chabanel		
Zone 2								
Carte mensuelle TRAM	93,00	74,50	56,00	Du Ruisseau	Dorval	Bois-de-Boulogne		
Carnet de 6 tickets-TRAM	18,50	-	11,00	Bois-Franc	Pine Beach			
Ticket-TRAM à l'unité	4,75	-	2,75	Sunnybrooke	Valois			
				Roxboro-Pierrefonds	Pointe-Claire			
					Cedar Park			
Zone 3								
Carte mensuelle TRAM	109,00	87,00	65,50	Île-Bigras	Beaconsfield	De la Concorde	Saint-Lambert	
Carnet de 6 tickets-TRAM	22,00	-	13,00	Sainte-Dorothée	Beaurepaire	Vimont	Saint-Hubert	
Ticket-TRAM à l'unité	5,50	-	3,25		Baie-d'Urfé	Sainte-Rose		
					Sainte-Anne-de-Bellevue			
Zone 4								
Carte mensuelle TRAM	119,00	95,00	71,50		Île-Perrot			
Carte mensuelle TRAIN	109,00	87,00	65,50		Pincourt/			
Carnet de 6 tickets-TRAIN	24,00	-	14,50		Terrasse-Vaudreuil			
Ticket-TRAIN à l'unité	6,00	-	3,50					
Zone 5								
Carte mensuelle TRAM	138,00	110,00	83,00	Grand-Moulin	Donon	Rosemère	Saint-Bruno	Sainte-Catherine
Carte mensuelle TRAIN	117,00	93,50	70,00	Deux-Montagnes	Vaudreuil	Sainte-Thérèse	Saint-Basile-le-Grand	Saint-Constant
Carnet de 6 tickets-TRAIN	27,50	-	16,50					Delson
Ticket-TRAIN à l'unité	7,00	-	4,25					Candiac
Zone 6								
Carte mensuelle TRAM	165,00	132,00	99,00		Hudson*	Blainville	McMasterville	
Carte mensuelle TRAIN	140,00	112,00	84,00		Rigaud*		Mont-Saint-Hilaire	
Carnet de 6 tickets-TRAIN	33,00	-	20,00					
Ticket-TRAIN à l'unité	8,25	-	5,00					
Zone 7								
Carte mensuelle TRAM	191,00	153,00	115,00			Saint-Jérôme		
Carte mensuelle TRAIN	162,00	130,00	97,00					
Carnet de 6 tickets-TRAIN	38,00	-	23,00					
Ticket-TRAIN à l'unité	9,50	-	5,75					
Zone 8								
Carte mensuelle TRAM	218,00	174,00	131,00					

CLASSIFICATION

		Avec carte d'accès:	
0 à 5 ans	gratuit	6 à 17 ans	tarif réduit
6 ans et +	tarif ordinaire	18 à 25 ans	tarif étudiant
		65 ans et +	tarif réduit

RÉDUCTION TARIFAIRE

Gare Hudson et Rigaud : Les titres de transport de la zone 5 sont acceptés

Agence métropolitaine de transport

INTÉGRATION TARIFAIRE

Zones tarifaires pour les titres mensuels métropolitains

Tarifs 2009

	Titre exigé	Tarif ordinaire	Tarif étudiants[1]	Tarif réduit[2]
Zone 1	TRAM 1	79.50$	63.50$	47.50$
Zone 2	TRAM 2	93.00$	74.50$	56.00$
Zone 3	TRAM 3	109.00$	87.00$	65.50$
Zone 4	TRAM 4	119.00$	95.00$	71.50$
Zone 5	TRAM 5	138.00$	110.00$	83.00$
Zone 6	TRAM 6	165.00$	132.00$	99.00$
Zone 7	TRAM 7	191.00$	153.00$	115.00$
Zone 8	TRAM 8	218.00$	174.00$	131.00$

[1] Étudiants de 18 à 25 ans.
[2] 65 ans ou plus, étudiants de moins de 18 ans.

Note : Les tarifs réduits ou étudiants métropolitains sont offerts sur présentation obligatoire d'une carte d'accès avec photo émise par l'AMT, la STM (tarif réduit seulement), la STL ou le RTL (tarif réduit seulement). Étudiants : âge au 31 octobre de l'année en cours.

— Trains de banlieue
— Métro
— Territoire des organismes de transport
— Limites des municipalités
— Limites de l'AMT

Janvier 2009

A M T

INTÉGRATION TARIFAIRE

Zones tarifaires pour les titres mensuels métropolitains

Tarifs 2009

3. RÉSEAU DE MÉTRO

Une entente a été conclue en 2007 entre le conseil de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) et le gouvernement du Québec concernant le partage du déficit du réseau de métro de la STM pour la période 2007-2011. Cette entente prévoit qu'une contribution annuelle du gouvernement du Québec de 8,1 M$ est versée pour prendre en charge le service de dette passé de la Communauté urbaine de Montréal (CUM). Cette entente prévoit aussi que le déficit résiduel du réseau du métro de la STM (incluant le service de dette non subventionné), évalué à 31 M$ en moyenne, pour la période 2007-2011, est pris en charge par les 83 municipalités de la région métropolitaine.

Compte tenu de son rôle et de son expertise, l'entente prévoit que c'est l'AMT qui perçoit la contribution financière des municipalités faisant partie de son territoire en fonction de l'utilisation du réseau de métro par leurs citoyens et la redistribue en majeure partie à la STM. La contribution annuelle des 83 municipalités pour la période 2007-2011 est la suivante :

TABLEAU 11
Contribution annuelle des municipalités (avec montant en 2007)

(en millions $)

ANNÉE	MONTRÉAL	LAVAL	LONGUEUIL*	COURONNE NORD	COURONNE SUD	TOTAL
2007	19,170 $	1,110 $	1,718 $	0,566 $	0,545 $	23,109 $
2008	16,701 $	1,222 $	1,891 $	0,623 $	0,600 $	21,036 $
2009	24,064 $	1,520 $	2,352 $	0,775 $	0,746 $	29,457 $
2010	29,588 $	2,004 $	3,101 $	1,021 $	0,983 $	36,698 $
2011	36,164 $	2,346 $	3,630 $	1,195 $	1,151 $	44,487 $
MOYENNE	**25,137 $**	**1,641 $**	**2,539 $**	**0,836 $**	**0,805 $**	**30,957 $**

L'entente intervenue entre le Conseil de la CMM et le gouvernement du Québec ayant été conclue le 22 février 2007 et ratifiée ultérieurement, il a été convenu entre les parties impliquées dans l'entente que la contribution pour l'année 2007 serait cependant répartie également sur les quatre années suivantes. En conséquence, la contribution annuelle nette de chaque municipalité pour la période de 2008 à 2011 est la suivante : (TABLEAUX 12 et 13)

TABLEAU 12
Contribution annuelle des municipalités (montant 2007 réparti)

(en millions $)

ANNÉE	MONTRÉAL	LAVAL	LONGUEUIL*	COURONNE NORD	COURONNE SUD	TOTAL
2007	0 $	0 $	0 $	0 $	0 $	- $
2008	21,493 $	1,500 $	2,320 $	0,764 $	0,725 $	26,802 $
2009	28,856 $	1,798 $	2,782 $	0,916 $	0,868 $	35,220 $
2010	34,381 $	2,282 $	3,530 $	1,162 $	1,102 $	42,458 $
2011	40,957 $	2,624 $	4,060 $	1,337 $	1,286 $	50,263 $
MOYENNE	**25,137 $**	**1,641 $**	**2,539 $**	**0,836 $**	**0,796 $**	**30,949 $**

** Le gouvernement du Québec versera à la Ville de Longueuil une subvention d'équilibre qui ramènera sa contribution annuelle à la hauteur de celle de la Ville de Laval.*

TABLEAU 13
Détail des contributions annuelles par AOT et municipalités

RÉGION	AOT	MUNICIPALITÉ	Moyenne	2007	2008	2009	2010	2011
Couronne nord	CIT Laurentides	Blainville	0,034 $	- $	0,031 $	0,037 $	0,047 $	0,054 $
		Bossbriand	0,021 $	- $	0,019 $	0,023 $	0,030 $	0,034 $
		Bois-des-Filion	0,010 $	- $	0,009 $	0,011 $	0,014 $	0,017 $
		Deux-Montagnes	0,043 $	- $	0,040 $	0,048 $	0,060 $	0,070 $
		Lorraine	0,028 $	- $	0,026 $	0,031 $	0,040 $	0,046 $
		Mirabel	0,020 $	- $	0,018 $	0,021 $	0,027 $	0,031 $
		Oka	0,006 $	- $	0,006 $	0,007 $	0,0 $	0,010 $
		Pointe-Calumet	0,014 $	- $	0,013 $	0,015 $	0,0 $	0,022 $
		Rosemère	0,043 $	- $	0,039 $	0,047 $	0,1 $	0,068 $
		Sainte-Anne-des-Plaines	0,009 $	- $	0,008 $	0,010 $	0,0 $	0,014 $
		Sainte-Marthe-sur-le-Lac	- $	- $	- $	- $	0,0 $	- $
		Sainte-Thérèse	0,049 $	- $	0,045 $	0,053 $	0,1 $	0,078 $
		Saint-Eustache	0,047 $	- $	0,043 $	0,051 $	0,065 $	0,075 $
		Saint-Jérôme	0,028 $	- $	0,026 $	0,031 $	0,040 $	0,045 $
		Saint-Joseph-du-Lac	0,007 $	- $	0,006 $	0,008 $	0,010 $	0,011 $
	SOUS-TOTAL		0,360 $	- $	0,329 $	0,394 $	0,501 $	0,576 $
	MRC Les Moulins	Mascouche	0,039 $	- $	0,036 $	0,043 $	0,054 $	0,062 $
		Terrebonne	0,167 $	- $	0,153 $	0,183 $	0,233 $	0,267 $
	SOUS-TOTAL		0,206 $	- $	0,189 $	0,226 $	0,287 $	0,330 $
	MRC L'Assomption	Charlemagne	0,016 $	- $	0,014 $	0,017 $	0,022 $	0,025 $
		L'Assomption	0,025 $	- $	0,023 $	0,027 $	0,035 $	0,040 $
		Repentigny	0,228 $	- $	0,208 $	0,249 $	0,317 $	0,364 $
		Saint-Sulpice	0,001 $	- $	0,001 $	0,001 $	0,002 $	0,002 $
	SOUS-TOTAL		0,270 $	- $	0,247 $	0,296 $	0,375 $	0,431 $
SOUS-TOTAL			0,836 $	- $	0,764 $	0,916 $	1,162 $	1,337 $
Couronne ouest	CIT Presqu'île	Hudson	0,003 $	- $	0,003 $	0,004 $	0,005 $	0,006 $
		L'Île-Perrot	0,008 $	- $	0,007 $	0,008 $	0,011 $	0,012 $
		Pincourt	0,005 $	- $	0,004 $	0,005 $	0,007 $	0,008 $
		Vaudreuil-Dorion	0,034 $	- $	0,031 $	0,037 $	0,047 $	0,054 $
	SOUS-TOTAL		0,050 $	- $	0,046 $	0,055 $	0,069 $	0,080 $
	Autres municipalités	Les Cèdres	0,001 $	- $	0,001 $	0,001 $	0,001 $	0,001 $
		L'Île-Cadieux	- $	- $	- $	- $	- $	- $
		Notre-Dame-de-l'Île-Perrot	0,011 $	- $	0,010 $	0,012 $	0,016 $	0,018 $
		Pointe-des-Cascades	- $	- $	- $	- $	- $	- $
		Saint-Lazare	0,007 $	- $	0,006 $	0,008 $	0,010 $	0,011 $
		Terrasse-Vaudreuil	0,006 $	- $	0,005 $	0,007 $	0,008 $	0,010 $
		Vaudreuil-sur-le-Lac	- $	- $	- $	- $	- $	- $
	SOUS-TOTAL		0,025 $	- $	0,023 $	0,028 $	0,035 $	0,040 $
SOUS-TOTAL			0,075 $	- $	0,069 $	0,082 $	0,104 $	0,120 $
Coronne sud	CIT Sud-Ouest	Beauharnois	0,002 $	- $	0,002 $	0,003 $	0,003 $	0,004 $
		Châteauguay	0,154 $	- $	0,141 $	0,169 $	0,214 $	0,246 $
		Kahnawake	- $	- $	- $	- $	- $	- $
		Léry	0,008 $	- $	0,007 $	0,008 $	0,010 $	0,012 $
	SOUS-TOTAL		0,164 $	- $	0,150 $	0,179 $	0,228 $	0,262 $
	CIT Haut-Saint-Laurent	Mercier	0,020 $	- $	0,018 $	0,022 $	0,027 $	0,031 $
	SOUS-TOTAL		0,020 $	- $	0,018 $	0,022 $	0,027 $	0,031 $
	CIT Roussillon	Delson	0,012 $	- $	0,011 $	0,013 $	0,017 $	0,019 $
		Saint-Constant	0,056 $	- $	0,051 $	0,061 $	0,076 $	0,090 $
		Sainte-Catherine	0,024 $	- $	0,022 $	0,027 $	0,034 $	0,039 $
	SOUS-TOTAL		0,092 $	- $	0,084 $	0,101 $	0,128 $	0,148 $
	CIT Le Richelain	Candiac	0,020 $	- $	0,018 $	0,022 $	0,027 $	0,031 $
		La Prairie	0,068 $	- $	0,062 $	0,075 $	0,095 $	0,109 $
		Saint-Philippe	0,003 $	- $	0,003 $	0,003 $	0,004 $	0,005 $
	SOUS-TOTAL		0,091 $	- $	0,083 $	0,099 $	0,126 $	0,145 $
	CIT Chambly-Richelieu-Carignan	Carignan	0,005 $	- $	0,005 $	0,006 $	0,007 $	0,009 $
		Chambly	0,049 $	- $	0,045 $	0,053 $	0,068 $	0,078 $
		Richelieu	0,005 $	- $	0,004 $	0,005 $	0,007 $	0,008 $
	SOUS-TOTAL		0,059 $	- $	0,054 $	0,065 $	0,082 $	0,094 $
	CIT Vallée-du-Richelieu	Beloeil	0,040 $	- $	0,037 $	0,044 $	0,056 $	0,065 $
		McMasterville	0,013 $	- $	0,012 $	0,015 $	0,018 $	0,021 $
		Mont-Saint-Hilaire	0,013 $	- $	0,012 $	0,015 $	0,018 $	0,021 $
		Otterburn Park	0,016 $	- $	0,014 $	0,017 $	0,022 $	0,025 $
		Saint-Basile-le-Grand	0,052 $	- $	0,047 $	0,057 $	0,072 $	0,083 $
	SOUS-TOTAL		0,134 $	- $	0,123 $	0,147 $	0,187 $	0,215 $
	OMIT Sainte-Julie	Sainte-Julie	0,060 $	- $	0,055 $	0,066 $	0,083 $	0,096 $
	SOUS-TOTAL		0,060 $	- $	0,055 $	0,066 $	0,083 $	0,096 $
	CIT Sorel-Varennes	Contrecoeur	0,006 $	- $	0,005 $	0,006 $	0,008 $	0,009 $
		Saint-Amable	0,004 $	- $	0,003 $	0,004 $	0,005 $	0,006 $
		Varennes	0,080 $	- $	0,073 $	0,088 $	0,111 $	0,128 $
		Verchères	0,008 $	- $	0,007 $	0,009 $	0,011 $	0,013 $
	SOUS-TOTAL		0,097 $	- $	0,089 $	0,107 $	0,136 $	0,156 $
	Autres municipalités	Calixa-Lavallée	- $	- $	- $	- $	- $	- $
		Saint-Isidore	- $	- $	- $	- $	- $	- $
		Saint-Jean-Baptiste	- $	- $	- $	- $	- $	- $
		Saint-Mathias-sur-Richelieu	0,011 $	- $	0,010 $	0,012 $	0,016 $	0,018 $
		Saint-Mathieu	0,001 $	- $	0,001 $	0,001 $	0,002 $	0,002 $
		Saint-Mathieu-de-Beloeil	- $	- $	- $	- $	- $	- $
	SOUS-TOTAL		0,012 $	- $	0,011 $	0,014 $	0,018 $	0,020 $
SOUS-TOTAL			0,721 $	- $	0,656 $	0,796 $	0,998 $	1,166 $
Laval	Société de transport de Laval	Laval	1,641 $	- $	1,500 $	1,798 $	2,282 $	2,624 $
Longueuil	Réseau de transport de Longueuil	Longueuil	2,539 $	- $	2,320 $	2,782 $	3,530 $	4,060 $
Montréal	Société de transport de Montréal	Montréal	25,137 $	- $	21,493 $	28,856 $	34,381 $	40,957 $
TOTAL			30,949 $	- $	26,682 $	35,229 $	42,958 $	50,263 $

4. SUBVENTIONS AUX ORGANISMES DE TRANSPORT

Les subventions que verse l'AMT aux organismes de transport se divisent en deux catégories :

- aides aux différents réseaux de transport métropolitain qui intègrent l'aide au réseau de métro, l'aide au réseau de transport métropolitain par autobus et l'aide au réseau d'autobus en rabattement aux trains ;
- aides au système tarifaire métropolitain intégré qui incluent l'aide aux tarifs réduit et étudiant et l'aide à l'intégration tarifaire.

En 2009, ces subventions totalisent 70,2 M$, soit 1,4 % de plus que la prévision et le budget 2008 (TABLEAU 14).

4.1.

TABLEAU 14
Subventions totales (aide métropolitaine autobus et métro, aide à l'intégration tarifaire et aide aux tarifs réduit et étudiant)

(en milliers $)	BUDGET 2009		PRÉVU 2008	PLAFOND 2008	ÉCART B2009 - P2008		ÉCART B2009 - B2008	
AIDE MÉTRO								
STM	44 501		43 933	43 933	568	+1,3%	568	+1,3%
SOUS-TOTAL	**44 501**		**43 933**	**43 933**	**568**	**1,3%**	**568**	**1,3%**
AUTRES AIDES AUX AOT								
STM	10 841	42,9%	11 760	10 670	-919	-7,8%	171	+1,6%
RTL	4 814	19,0%	4 685	4 776	129	+2,8%	38	+0,8%
STL	2 935	11,6%	2 489	3 023	446	+17,9%	(88)	-2,9%
AMT - Autobus express métropolitains	568	2,2%	419	547	139	+33,2%	11	+2,0%
AMT - Trains de banlieue	1 971	7,8%	1 897	1 815	74	+3,9%	156	+8,6%
CIT Laurentides	737	2,9%	448	636	289	+64,5%	101	+15,9%
CRT Lanaudière	791	3,1%	650	775	141	+21,7%	16	+2,1%
CIT La Presqu'île	112	0,4%	87	93	25	+28,7%	19	+20,4%
CIT de Sorel-Varennes	252	1,0%	286	244	-34	-11,9%	8	+3,3%
OMIT Sainte-Julie	231	0,9%	226	242	5	+2,2%	(11)	-4,5%
CIT de la Vallée du Richelieu	360	1,4%	349	364	11	+3,2%	(4)	-1,1%
CIT Chambly-Richelieu-Carignan	350	1,4%	332	347	18	+5,4%	3	+0,9%
CIT Le Richelain	401	1,6%	387	405	14	+3,6%	(4)	-1,0%
CIT Roussillon	242	1,0%	233	229	9	+3,9%	13	+5,7%
CIT du Haut-Saint-Laurent	87	0,3%	71	98	16	+22,5%	(11)	-11,2%
CIT du Sud-Ouest	613	2,4%	590	643	23	+3,9%	(30)	-4,7%
SOUS-TOTAL	**25 295**	**100%**	**24 909**	**24 907**	**386**	**1,55%**	**388**	**1,56%**
TOTAL	**69 796**		**68 842**	**68 840**	**954**	**+1,4%**	**956**	**+1,4%**
Dépenses afférentes	400		400	400	0	+0,0%	0	+0,0%
TOTAL SUBVENTIONS	**70 196**		**69 242**	**69 240**	**954**	**+1,4%**	**956**	**+1,4%**

4.1. AIDES FINANCÈRES DE L'AMT AUX DIFFÉRENTS RÉSEAUX DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN

L'AMT verse aux différents organismes de transport des subventions sous forme d'aides à l'exploitation afin de compenser les services offerts sur le Réseau de transport métropolitain (RTM) par train, par métro de la STM ou par les différents réseaux d'autobus. Pour soutenir la croissance de l'achalandage sur ces réseaux, les aides financières sont réparties au prorata des usagers des organismes de transport qui font des déplacements à caractère métropolitain.

Pour 2009, les subventions aux RTM se définissent sous les trois formes suivantes :

- **RTM – Métro de la STM** : 0,20 $ par passager du métro d'après le relevé des tourniquets, évalué à 44,5 M$, soit une augmentation de 0,6 M$ par rapport à 2008 ; ce montant est plafonné puisque tous les nouveaux services mis en place par la STM depuis 2007 pour l'exploitation du réseau de métro sont subventionnés à hauteur de 50 % des coûts d'exploitation par le gouvernement du Québec en vertu du Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services en transport en commun (PAGASTC) et que l'AMT n'a obtenu aucune nouvelle aide financière du gouvernement du Québec pour couvrir ces nouveaux déplacements, pas plus que ses sources de revenus n'ont été indexées par le gouvernement du Québec depuis 1996.
- **RTM – Autobus** : 0,50 $ par passager du réseau de transport métropolitain par autobus à un point d'embarquement situé sur le territoire de l'AMT, évalué à 11,6 M$, soit une hausse de 0,1 M$ par rapport au montant prévu et plafonné pour 2008 ; ce montant est plafonné puisque tous les nouveaux services mis en place par les AOT pour l'exploitation du réseau métropolitain sont subventionnés à hauteur de 50 % des coûts d'exploitation par le gouvernement du Québec en vertu du PAGASTC et que l'AMT n'a obtenu aucune nouvelle aide financière du gouvernement du Québec pour couvrir ces nouveaux déplacements, pas plus que ses sources de revenus n'ont été indexées par le gouvernement du Québec depuis 1996
- **RTM – Trains** : 0,50 $ par passager effectuant une correspondance en rabattement par autobus à une gare du RTM – Trains de banlieue, estimé à 0,8 M$, soit un niveau équivalent au montant prévu et plafonné en 2008.

Les coûts des comptages nécessaires, soit 0,4 M$ en 2009, sont ajoutés au montant de l'aide métropolitaine. Pour plus de 300 lignes d'autobus du RTM, l'AMT procède à un comptage en périodes de pointe du matin et du soir, afin de s'assurer d'avoir un décompte des passagers à bord des autobus pour trois périodes de l'année. L'aide au rabattement est estimée à partir du profil de la clientèle révélé par les enquêtes tenues à bord des trains et de l'estimation de l'achalandage du réseau de trains de banlieue.

L'aide métropolitaine pour 2009 est plafonnée à 56,9 M$, soit en hausse de 0,7 M$ par rapport à la prévision de 2008.

Pour 2009, le détail des subventions aux RTM est :

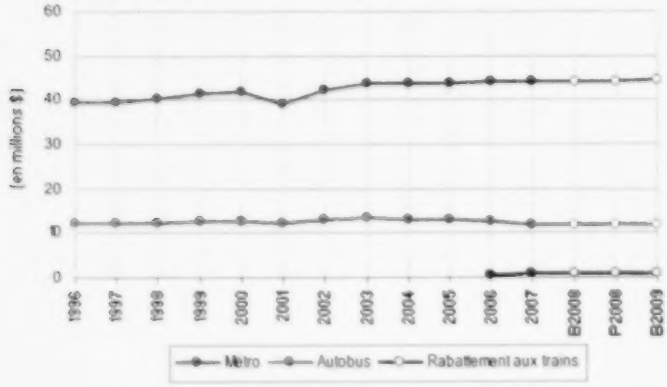
- **RTM – Métro de la STM** : 0,20 $ par passager du métro d'après le relevé des tourniquets, plafonné à 44,5 M$;
- **RTM – Autobus** : 0,50 $ par passager du réseau de transport métropolitain par autobus à un point d'embarquement situé sur le territoire de l'AMT, évalué à 11,6 M$;
- **RTM – Trains** : 0,50 $ par passager effectuant une correspondance en rabattement par autobus à une gare du RTM – Trains de banlieue, estimé à 0,8 M$.

Fait à souligner, l'AMT entend examiner en 2009, en collaboration avec ses partenaires, diverses nouvelles méthodes de calcul pour le versement de l'aide métropolitaine pour les années futures. Ces nouvelles mesures pourraient être assujetties à des normes de performance et de qualité de service comme cela s'applique dans les principales autres régions métropolitaines dans le monde.

TABLEAU 15
Aide métropolitaine – 2008-2009

(en milliers $)	BUDGET 2009	PRÉVISION 2008	BUDGET2008	ÉCART 2009 / PRÉ. 2008		ÉCART 2009 / BUDGET 2008	
AIDE MÉTRO							
STM	44 501	43 933	43 933	568	1,3%	568	1,3%
SOUS-TOTAL	**44 501**	**43 933**	**43 933**	**568**	**1,3%**	**568**	**1,3%**
AIDE AUTOBUS							
STM	5 227	5 162	5 568	65	1,3%	0	0,0%
RTL	3 176	3 136	3 064	40	1,3%	112	3,7%
STL	712	704	760	8	1,1%	(48)	-6,3%
AMT - Autobus express métropolitains	482	476	354	6	1,3%	128	36,2%
CIT Laurentides	8	8	5	0	0,0%	3	60,0%
CRT Lanaudière	473	467	330	6	1,3%	143	43,3%
CIT La Presqu'île							
CIT de Sorel-Varennes	94	93	87	1	1,1%	7	8,0%
OMIT Sainte-Julie	143	141	129	2	1,4%	14	10,9%
CIT de la Vallée du Richelieu	103	102	94	1	1,0%	9	9,6%
CIT Chambly-Richelieu-Carignan	245	242	225	3	1,2%	20	8,9%
CIT Le Richelain	301	298	280	3	1,0%	21	7,5%
CIT Roussillon	161	159	152	2	1,3%	9	5,9%
CIT du Haut-Saint-Laurent	67	66	50	1	1,5%	17	34,0%
CIT du Sud-Ouest	463	458	414	5	1,1%	49	11,8%
SOUS-TOTAL	**11 655**	**11 512**	**11 512**	**143**	**1,2%**	**143**	**1,2%**
AIDE AUTOBUS RABATTEMENT AUX TRAINS							
STM	341	341	377	0	0,0%	-36	-9,5%
RTL	42	42	43	0	0,0%	-1	-2,3%
STL	87	87	75	0	0,0%	12	16,0%
CIT Laurentides	155	155	147	0	0,0%	8	5,4%
CITde la Vallée du Richelieu	87	87	93	0	0,0%	-6	-6,5%
CIT Roussillon	18	18	20	0	0,0%	-2	-10,0%
CIT Le Richelain	2	2	0	0	0,0%	2	0,0%
CIT La Presqu'île	53	53	30	0	0,0%	23	76,7%
SOUS-TOTAL	**785**	**785**	**785**	**0**		**0**	
Dépenses afférentes	400	400	400	0	0,0%	0	0,0%
GRAND TOTAL	**57 341**	**56 630**	**56 630**	**711**	**1,3%**	**711**	**1,3%**

FIGURE 7
Évolution de l'aide métropolitaine – 1996-2009



4.2. AIDE AU SYSTÈME TARIFAIRE MÉTROPOLITAIN INTÉGRÉ

L'AMT verse aux différents organismes de transport deux formes d'aide financière au système tarifaire métropolitain, soit :

- **l'aide aux tarifs réduit et étudiant** pour compenser le rabais des tarifs réduit (enfant et âge d'or) et étudiant offert aux acheteurs de titres métropolitains ;
- **l'aide à l'intégration tarifaire** afin de s'assurer, pour chaque zone tarifaire, qu'aucun organisme n'assume une portion du rabais qui soit supérieure à celle accordée aux acheteurs de titres mensuels TRAM de cette zone.

L'impact de l'arrivée de nouveaux usagers du transport en commun ou du changement de comportement de la clientèle actuelle découlant de l'ouverture du métro vers Laval est reflété dans le calcul de l'aide au système tarifaire métropolitain.

4.2.1. Aide aux tarifs réduit et étudiant

L'AMT finance, en fonction de ses disponibilités financières, le rabais consenti aux acheteurs de titres métropolitains à tarifs réduit (enfant et âge d'or) et étudiant.

En 2008, l'AMT prévoit verser le montant requis de l'aide aux tarifs réduit et étudiant de 8,4 M$ pour atteindre les ventes prévues en 2008 (TABLEAUX 16 et 17). Pour 2009, l'aide aux tarifs réduit et étudiant est fixée à 8,5 M$, en hausse de 0,1 M$.

TABLEAU 16
Aide aux tarifs réduit et étudiant – 2008-2009

(en milliers $)	BUDGET 2009	PRÉVISION 2008	BUDGET 2008	ÉCART 2009 - PRÉVISION 2008	
Aide aux tarifs réduit et étudiant	8 528	8 399	8 399	129	1,5%

TABLEAU 17
Détail de l'aide aux tarifs réduit et étudiant – 2008-2009

(en milliers $)	BUDGET 2009		PRÉVISION 2008	BUDGET 2008	ÉCART B2009 - P2008		ÉCART B2009 - B2008	
STM	2 956	34,7%	2 967	2 881	-11	-0,4%	75	+2,6%
RTL	1 481	17,4%	1 430	1 503	51	+3,5%	(22)	-1,5%
STL	771	9,0%	766	809	5	+0,7%	(38)	-4,7%
AMT - Trains de banlieue	1 962	23,0%	1 861	1 806	101	+5,4%	156	+8,6%
AMT - Autobus express métropolitains	71	0,8%	58	66	13	+22,4%	5	+7,6%
CIT Laurentides	114	1,3%	120	130	-6	-5,0%	(16)	-12,3%
CRT Lanaudière	316	3,7%	320	308	-4	-1,3%	8	+2,6%
CIT La Presqu'île	6	0,1%	4	2	2	+50,0%	4	-
CIT de Sorel-Varennes	158	1,9%	158	147	0	+0,0%	11	+7,5%
OMIT Sainte-Julie	88	1,0%	97	101	-9	-9,3%	(13)	-12,9%
CIT de la Vallée du Richelieu	168	2,0%	162	174	6	+3,7%	(6)	-3,4%
CIT Chambly-Richelieu-Carignan	105	1,2%	107	105	-2	-1,9%	0	+0,0%
CIT Le Richelain	100	1,2%	107	107	-7	-6,5%	(7)	-6,5%
CIT Roussillon	63	0,7%	61	52	2	+3,3%	11	+21,2%
CIT du Haut-Saint-Laurent	19	0,2%	21	31	-2	-9,5%	(12)	-38,7%
CIT du Sud-Ouest	150	1,8%	160	177	-10	-6,3%	(27)	-
TOTAL	**8 528**	**100,0%**	**8 399**	**8 399**	**129**	**1,5%**	**129**	**1,5%**

4.2.2. Aide à l'intégration tarifaire

L'aide à l'intégration tarifaire permet à l'AMT de garantir à chaque organisme de transport que sa part des recettes tarifaires métropolitaines atteigne au moins l'équivalent des recettes qu'auraient générées ses titres locaux, diminuées du rabais tarifaire métropolitain. Cette aide est estimée par zone et tient compte d'une grille de tarifs locaux de référence. Appliquée aux tarifs, aux ventes et à la répartition des recettes métropolitaines, cette aide est répartie de la façon indiquée au tableau qui suit (TABLEAU 18). Le montant de l'aide a été établi en 2008 à 4,2 M$ et est augmenté à 4,3 M$ en 2009.

TABLEAU 18
Aide à l'intégration tarifaire

(en milliers $)	MONTANT ESTIMÉ		MONTANT ESTIMÉ À RÉPARTIR		ÉCART		ÉCART	
	BUDGET 2009	100%	PRÉVISION 2008 100%	BUDGET 2008 100%	B2009 - P2008		B2009 - B2008	
STM	2 317	53,5%	2 286	2 848	31	1,4%	-531	-18,6%
RTL	115	2,7%	95	148	20	21,1%	-33	-22,3%
STL	1 365	31,5%	1 423	888	-58	-4,1%	477	53,7%
AMT - Express métropolitains	5	0,1%	9	36	-4	-44,4%	-31	-86,1%
AMT - Trains de banlieue	7	0,2%	5	7	2	40,0%	0	0,0%
CIT Laurentides	460	10,6%	343	176	117	34,1%	284	161,4%
OMIT Ste-Julie	1	0,0%	1	0	0		1	
CRT Lanaudière	2	0,0%	0	0	2		2	
CIT de Sud Ouest	0	0,0%	8	16	-8	-100,0%	-16	-100,0%
CIT La Presqu'île	53	1,2%	38	53	15	39,5%	0	0,0%
CIT Chambly-Richelieu-Carignan	2	0,0%	1	0	1		2	
CIT de Sorel Varennes	0	0,0%	4	41	-4	-100,0%	-41	-100,0%
TOTAL	**4 327**	**100,0%**	**4 213**	**4 213**	**114**	**2,7%**	**114**	**2,7%**

4.2.3. Tarifs locaux de référence

Les tarifs locaux de référence sont déterminés par indexation des tarifs locaux de référence de l'année précédente, selon le taux de base appliqué pour les tarifs TRAM. Les rabais consentis aux tarifs réduit et étudiant de référence correspondent à ceux qui s'appliquent aux titres mensuels TRAM (20 % pour le tarif étudiant, 40 % pour le tarif réduit) de même que les règles d'arrondissement des tarifs (0,50 $ pour les tarifs inférieurs à 100 $ et 1 $ pour les tarifs supérieurs à 100 $).

TABLEAU 19
arifs locaux de référence pour 2008 et 2009

ZONE	ORDINAIRE		ÉTUDIANT		RÉDUIT	
	2009	2008	2009	2008	2009	2008
1	**68,50 $**	66,00 $	**55,00 $**	53,00 $	**41,00 $**	39,50 $
2	**73,00 $**	70,50 $	**58,50 $**	56,50 $	**44,00 $**	42,50 $
3	**76,50 $**	74,00 $	**61,00 $**	59,00 $	**46,00 $**	44,50 $
4	**87,50 $**	84,50 $	**70,00 $**	67,50 $	**52,50 $**	50,50 $
5	**99,00 $**	95,50 $	**79,00 $**	76,50 $	**59,50 $**	57,50 $
6	**125,00 $**	121,00 $	**100,00 $**	97,00 $	**75,00 $**	72,50 $
7	**157,00 $**	152,00 $	**126,00 $**	122,00 $	**94,00 $**	91,00 $
8	**188,00 $**	182,00 $	**150,00 $**	146,00 $	**113,00 $**	109,00 $

5. ACHALANDAGE AMT

5.1.1. Réseau de trains de banlieue

Pour l'année 2008, la prévision budgétaire d'achalandage du réseau de trains de banlieue, après les neuf premiers mois d'exercice, est estimée à 15 916 000 passagers annuels, soit 3,9 % de plus que le budget 2008.

Pour l'année 2009, le budget d'exploitation est établi avec une hypothèse de 3,4 % d'augmentation d'achalandage par rapport à la prévision 2008, et tient compte également de l'ajout de service : l'achalandage est ainsi estimé à 16 413 000 passagers annuels.

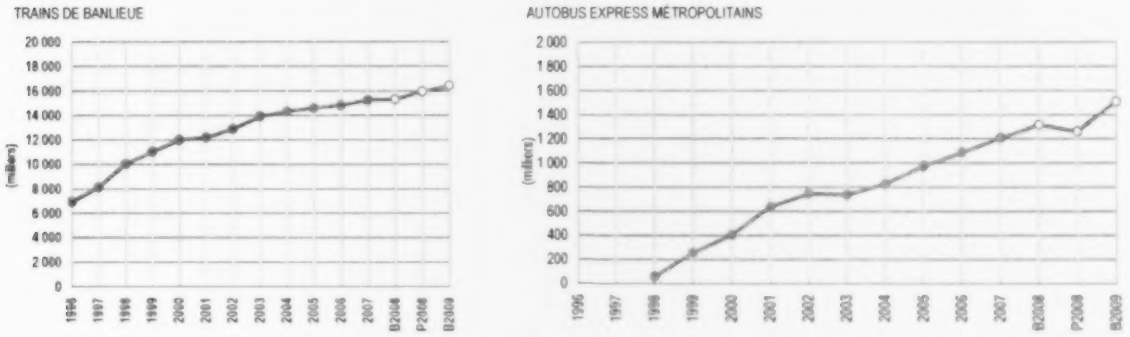
La capacité d'accueil des trains de banlieue est presque à saturation, mais elle devrait augmenter avec l'arrivée progressive, à la fin de l'année 2009 puis pendant les années 2010 et 2011, de 160 nouvelles voitures de trains à deux étages, lesquelles devraient permettre une croissance de capacité d'accueil de près de 70 %.

5.1.2. Autobus express métropolitains

Pour l'année 2008, la prévision budgétaire d'achalandage des autobus express métropolitains, après les neuf premiers mois d'exercice, est estimée à 1 259 000 passagers annuels, soit 4,2 % de moins que le budget 2008.

Pour l'année 2009, le budget d'exploitation est établi avec une hausse d'achalandage par rapport à la prévision 2008 de 20 %, soit 1 510 000 passagers annuels, et ce, en raison de l'ajout de l'Express Vaudreuil A-40 et de l'Express Île-des-Sœurs.

FIGURE 8
Évolution de l'achalandage du réseau de trains de banlieue et des autobus express métropolitains – 1996-2009



6. RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE

LIGNE MONTRÉAL /	DEUX-MONTAGNES	DORION-RIGAUD	BLAINVILLE–SAINT-JÉRÔME	MONT-SAINT-HILAIRE	DELSON-CANDIAC	TOTAL
Années de service	1918 à ce jour	1889 à ce jour	1882 à 1981	1859 à 1988	1987 à 1990	
	Électrification : 1992 à 1995	Rénovations : 1982 à 1989	Remise en service : 1997 Prolongement : 2006	Remise en service : 2000	Remise en service : 2001 Prolongement : 2005	
Opérateur en importation	CN	CP	CP	CN	CP	
Matériel roulant	Électrique	Diesel	Diesel	Diesel	Diesel	
Gare terminale	Gare Centrale	Lucien-L'Allier	Lucien-L'Allier	Gare Centrale	Lucien-L'Allier	
Trajet (km)	29,9	64,2	62,8	34,9	25,6	217,4
Départs / jour	49	25	20	9	8	110
Départs / semaine	273	139	100	40	40	592
Gares	12	10	10 (+ 3)[1]	8 (+ 1)[2]	5 (+ 3)[1]	52
Stationnements incitatifs	9	15	6	6	4	39
Places de stationnement 2007	5 466	3 136	3 171	2 388	831	15 002
Achalandage 2007	7 757 000	3 287 900	2 114 900	1 503 600	591 100	15 234 500
Prévision achalandage 2008[3]	7 871 500	3 594 600	2 219 200	1 000 700	930 400	15 616 400
Objectif achalandage 2009	7 903 000	3 767 100	2 286 900	1 740 000	706 000	16 413 000

[1] Trois gares communes avec la ligne Montréal/Dorion-Rigaud et la ligne Montréal/Delson-Candiac (7,2 km)

[2] Une gare commune avec la ligne Montréal/Deux-Montagnes

[3] Estimation de l'achalandage annuel 2008 : prévision annuelle basée sur neuf mois d'achalandage

6. RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE

6.1. RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE

En octobre dernier, l'AMT a annoncé l'ajout de 80 nouveaux départs hebdomadaires pour les trains de banlieue. Ces mesures permettent d'accroître la capacité d'accueil des trains de banlieue en ajoutant 61 000 places par semaine.

Cette nouvelle offre de service est rendue possible grâce au nouveau financement du gouvernement du Québec par le biais du PAGASTC.

Ces ajouts ont un impact important sur le budget 2009. Celui-ci tient compte, d'une part, de l'indexation des tarifs, de l'accroissement de l'achalandage et de l'application de la tarification zonale régionale et, d'autre part, de l'indexation des coûts des contrats avec le CP et le CN et des nouvelles dépenses devant être assumées suite à la hausse des coûts du carburant, et des nouveaux systèmes d'information aux usagers qui seront mis en place.

Les revenus du réseau de trains de banlieue se composent principalement des recettes des usagers (48 %) et des contributions municipales (42,8 %). Les recettes tarifaires des trains de banlieue proviennent de titres exclusifs au réseau de trains de banlieue ainsi que de la portion des recettes métropolitaines intégrées TRAM (mensuelles et unitaires) imputées aux trains de banlieue. (TABLEAU 20)

Les recettes des usagers pour 2009 totalisent 50 M$ par rapport à 46,4 M$ dans la prévision 2008, soit une hausse de 7,8 % en raison de l'effet combiné des hausses de tarifs et de la hausse de l'achalandage provenant de l'ajout des services.

Les dépenses d'exploitation et de gestion pour 2009 sont de 111,3 M$, en augmentation de 25,5 % par rapport au budget 2008 et de 17,7 % par rapport à la prévision 2008. Le déficit d'exploitation budgétisé pour 2009 est de 7,2 M$, en baisse de 13,2 % par rapport à la prévision 2008 (TABLEAU 21).

Les faits marquants pour 2009 concernant l'exploitation des trains de banlieue sont :

- des ajouts de service pour une valeur de 12,8 M$;
- une hausse moyenne d'achalandage de 3,1 % par rapport à la prévision 2008 ;
- une indexation des tarifs de 3,5 % pour 2009 ;
- des recettes partagées selon les résultats de l'enquête sur l'usage des titres de transport 2007, ce qui a eu pour effet de modifier la répartition des recettes TRAM entre les lignes de trains ;
- l'analyse et la bonification de l'offre de service pour optimiser l'exploitation des lignes de trains de banlieue ;
- l'indexation contractuelle des contrats du CP et du CN ;
- l'impact de l'ouverture du métro vers Laval sur le partage des recettes ;
- la hausse des coûts du carburant ;
- une hausse de la contribution du MTQ pour l'ajout de service de 6,7 M$.

TABLEAU 20
Revenus et dépenses des trains de banlieue – 2008-2009

(en milliers $)	BUDGET 2009		PRÉVISION 2008	BUDGET 2008	ÉCART B2009 - P2008		ÉCART B2009 - B2008	
REVENUS								
Recettes usagers	50 074	48,0%	46 416	42 633	3 658	+7,6%	7 361	+17,3%
Aide aux tarifs réduit et étudiant	1 982	1,9%	1 703	1 805	198	+11,3%	152	+8,7%
Aide à l'intégration tarifaire	5	0,0%	20	8	(15)	-75,0%	(3)	-37,5%
Contributions municipales nettes	44 171	42,4%	36 810	35 001	7 352	+20,0%	9 170	+26,2%
PAGASTC - MTQ	7 889	7,7%	1 285	1 285	6 604	+520,2%	6 604	+520,2%
TOTAL	**104 121**	**100,0%**	**86 380**	**80 732**	**17 818**	**+20,6%**	**23 389**	**+29,0%**
DÉPENSES								
Coûts d'exploitation et de gestion	94 537	84,9%	90 617	85 724	3 920	+4,3%	8 813	+10,3%
Ajout de service	16 230	14,6%	3 414	2 385	12 825	+375,7%	13 854	+580,9%
Remboursement de la dette	585	0,5%	594	594	(29)	-4,7%	(29)	-4,7%
TOTAL	**111 342**	**100,0%**	**94 625**	**88 703**	**16 717**	**+17,7%**	**22 639**	**+25,5%**
DÉFICIT D'EXPLOITATION								
Deux Montagnes	(250)	3,5%	(588)	(541)	339	-57,6%	292	-54,1%
Dorion-Rigaud	5 050	70,1%	4 750	5 240	300	+6,5%	(190)	-3,6%
Blainville-Saint-Jérôme	(593)	12,6%	(542)	(146)	(51)	+6,1%	(747)	+511,6%
Mont-Saint-Hilaire	1 889	26,2%	2 960	1 949	(1 103)	-35,8%	(111)	-5,5%
Dorion-Candiac	1 416	19,6%	2 013	1 416	(597)	-29,7%	0	+0,0%
TOTAL	**7 221**	**100%**	**9 322**	**7 971**	**(1 101)**	**-10,2%**	**(750)**	**-9,4%**
Achalandage (milliers)	10 413		10 010	10 310	403	+3,1%	103	+1,2%
Ratio d'autofinancement	82,9%		81,2%	80,7%	1,7%	+2,3%	2,2%	+3,4%

TABLEAU 21
Revenus et dépenses des lignes de trains de banlieue, 1996-2009

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008 B	2008 P	2009 B
REVENUS (en milliers $)															
Recettes usagers	9 110	10 947	15 018	17 616	20 807	22 980	23 965	28 386	34 575	37 617	41 128	42 299	42 633	48 416	50 014
Aide aux tarifs réduit et étudiant	0	0	0	0	0	0	800	1 380	1 467	1 463	1 696	1 686	1 805	1 783	1 962
Aide à l'intégration tarifaire										28	85	11	8	20	5
Contributions municipales nettes	17 135	17 007	17 674	19 443	19 985	21 407	24 358	27 176	28 278	29 520	31 524	33 394	35 001	36 819	44 171
PAGASTC - MTQ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1 280	1 280	7 969
Contributions MTQ	0	0	0	0	0	147	2 467	267	0	0	0	0	0	0	0
Dette - subvention MTQ	18 102	22 144	21 993	20 824	15 891	15 252	14 221	8 024	7 125	7 122	5 936	2 066	0	0	0
TOTAL	**44 354**	**50 098**	**54 685**	**57 883**	**56 683**	**59 785**	**65 971**	**65 843**	**71 435**	**75 750**	**80 369**	**79 445**	**80 732**	**88 383**	**104 121**
DÉPENSES (en milliers $)															
Dette - subvention MTQ	18 102	22 144	21 993	20 824	15 891	15 252	14 221	8 024	7 125	7 122	5 936	2 066	594	594	566
Dépenses	42 041	43 394	46 998	50 923	54 240	60 195	66 477	69 503	70 667	79 567	84 175	87 436	88 109	94 031	110 776
TOTAL	**60 943**	**65 539**	**68 991**	**71 747**	**70 131**	**75 447**	**80 698**	**75 217**	**80 912**	**86 689**	**90 911**	**89 503**	**88 703**	**94 625**	**111 342**
Déficit résiduel	16 589	15 440	14 306	13 864	13 448	15 661	14 727	12 374	12 377	10 939	9 742	10 058	7 971	6 322	7 221
INDICATEURS															
Achalandage (en milliers)	8 940	8 332	10 145	11 081	11 962	12 196	12 870	13 911	14 323	14 584	15 048	15 479	15 316	15 916	16 413
Coûts d'exploitation par pass-km	0,34 $	0,30 $	0,26 $	0,26 $	0,23 $	0,27 $	0,27 $	0,26 $	0,26 $	0,28 $	0,29 $	0,28 $	0,29 $	0,30 $	0,35 $
Taux de ponctualité						98%	98%	98%	97%	97%	97%	98%	98%	99%	98%
Ratio d'autofinancement	21,3%	25,2%	32,0%	34,6%	38,4%	38,2%	36,1%	40,8%	45,1%	47,3%	48,9%	48,4%	48,4%	49,4%	45,1%

FIGURE 9
Revenus et dépenses des lignes de trains de banlieue – 1996-2009

6.2. CONTRIBUTIONS MUNICIPALES AUX TRAINS DE BANLIEUE

L'AMT, tel que le prévoit sa Loi constitutive, répartit 40 % des coûts d'exploitation et de gestion de chaque ligne de trains, par tronçon, entre les municipalités desservies selon le nombre de trains-km ou de départs à chacune des gares. Les municipalités d'un même tronçon se partagent le montant établi pour ce tronçon au prorata de leur richesse foncière uniformisée (RFU) ou selon des ententes à intervenir entre les villes.

- Pour les lignes Montréal/Deux-Montagnes et Montréal/Dorion-Rigaud (existantes lors de la création de l'AMT en 1996), la méthode de répartition se fait selon le critère trains-km.
  - La ligne Montréal/Deux-Montagnes : pour 2008 et 2009, la proportion est de 79,5 % pour le conseil de l'agglomération de Montréal, 11,6 % pour Laval et 8,9 % pour le tronçon Deux-Montagnes ;
  - La ligne Montréal/Dorion-Rigaud : pour 2008 et 2009, la proportion est de 81,3 % pour le conseil de l'agglomération de Montréal et 18,7 % pour le tronçon Rigaud.
- Pour les lignes Montréal/Blainville–Saint-Jérôme, Montréal/Mont-Saint-Hilaire et Montréal/Delson-Candiac, la méthode de partage se fait selon le critère de départs à chaque gare.
  - La ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme : pour 2008 et 2009, la proportion est de 22,7 % pour le conseil de l'agglomération de Montréal, 34,1 % pour Laval et 43,2 % pour le CIT Laurentides ;
  - La ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire : pour 2008 et 2009, la proportion est de 50 % pour le conseil de l'agglomération de Longueuil et 50,0 % pour le tronçon Mont-Saint-Hilaire ;
  - La ligne Montréal/Delson-Candiac : pour 2008 et 2009, la proportion des départs à chaque gare est de 20 % pour le conseil de l'agglomération de Montréal et de 80 % pour le tronçon Delson.

Les contributions municipales aux trains de banlieue sont en hausse de 20 % par rapport aux prévisions 2008 (TABLEAU 22). Cette augmentation s'explique principalement par l'ajout de service.

Pour l'agglomération Longueuil et le tronçon de Mont-Saint-Hilaire, l'augmentation de 23,6 % par rapport à la prévision 2008 s'explique par la fin de la remise de la ristourne suite à la permanence de la ligne et par l'ajout de service.

Pour la ligne Montréal/Delson-Candiac, la ristourne a été calculée sur la portion restante du contrat (six premiers mois de 2009), avec l'optique d'obtenir la permanence de cette ligne au 1er juillet 2009.

TABLEAU 22
Variation des contributions municipales nettes

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	B2008	P2008	B2009
Deux-Montagnes		-2,7%	6,6%	5,1%	1,6%	5,1%	5,2%	-0,6%	9,5%	-0,4%	3,1%	0,9%	3,3%	5,9%	8,1%
Dorion-Rigaud		1,4%	-8,0%	0,9%	0,5%	0,9%	3,2%	4,0%	7,0%	1,6%	4,2%	-1,8%	-0,9%	4,3%	28,8%
Blainville–Saint-Jérôme				160,8%	17,1%	27,5%	13,6%	3,6%	-1,1%	27,7%	-6,1%	49,4%	53,1%	2,2%	8,1%
Mont-Saint-Hilaire							264,2%	170,9%	-19,6%	-2,9%	35,6%	3,4%	28,2%	21,0%	23,6%
Delson-Candiac								18,3%	34,0%	27,0%	41,3%	-15,5%	-8,9%	-6,7%	104,5%
TOTAL		**-0,8%**	**3,9%**	**18,0%**	**2,8%**	**7,8%**	**13,0%**	**11,6%**	**4,0%**	**4,4%**	**6,8%**	**5,9%**	**11,0%**	**5,2%**	**20,0%**

TABLEAU 23
Contributions municipales nettes

(en milliers $)	BUDGET 2009		PRÉVISION 2008	BUDGET 2008	ÉCART B2009 - P2008		ÉCART B2009 - B2008	
Agglomération de Montréal	23 657	53,6%	20 091	19 372	3 566	+17,8%	4 285	+22,1%
Laval	4 013	9,1%	3 713	3 628	301	+8,1%	385	+10,6%
Agglomération de Longueuil	3 752	8,5%	3 035	2 507	718	+23,6%	1 245	+49,7%
Tronçon Blainville–Saint-Jérôme	3 029	6,9%	2 801	2 740	228	+8,1%	289	+10,5%
Tronçon Deux-Montagnes	1 245	2,8%	1 152	1 131	93	+8,1%	114	+10,1%
Tronçon Dorion-Rigaud	2 383	5,4%	1 850	1 892	533	+28,8%	491	+25,9%
Tronçon Mont-Saint-Hilaire	3 752	8,5%	3 035	2 507	718	+23,6%	1 245	+49,7%
Tronçon Delson-Candiac	2 340	5,3%	1 144	1 224	1 196	+104,5%	1 116	+91,2%
TOTAL	**44 171**	**100,0%**	**36 819**	**35 001**	**7 352**	**+20,0%**	**9 170**	**+26,2%**

TABLEAU 24
Évolution des contributions municipales nettes

(en milliers $)	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	B2008	P2008	B2009
Deux-Montagnes	8 911	8 667	9 239	9 713	9 883	10 388	10 927	10 962	11 889	11 857	12 225	12 339	12 632	12 944	13 988
Dorion-Rigaud	8 225	8 340	7 674	7 743	7 785	7 853	8 104	8 426	9 014	9 178	9 565	9 393	9 481	9 892	12 743
Blainville–Saint-Jérôme			762	1 987	2 327	2 968	3 372	3 494	3 456	4 412	4 142	6 189	6 342	6 484	7 011
Mont-Saint-Hilaire						346	1 364	3 695	2 970	2 883	3 910	4 041	5 014	6 069	7 504
Delson-Candiac							591	609	937	1 190	1 682	1 422	1 532	1 430	2 925
TOTAL	**17 136**	**17 007**	**17 674**	**19 443**	**19 995**	**21 555**	**24 358**	**27 176**	**28 276**	**29 520**	**31 524**	**33 384**	**35 001**	**36 819**	**44 171**

6.3. REVENUS ET DÉPENSES DES LIGNES DE TRAINS DE BANLIEUE

6.3.1. Ligne Montréal/Deux-Montagnes

La ligne Montréal/Deux-Montagnes bénéficiera de 10 nouveaux départs pendant la semaine, pour l'année 2009, et ce, pour les périodes de pointe. Cet ajout de service représente un coût de 0,8 M$ en 2009. **(TABLEAUX 25, 26 ET FIGURE 10)**

Revenus

Pour 2008, les recettes usagers sont évaluées à 19,5 M$, soit 3,1 % de plus que le budget 2008, ce qui s'explique principalement par la variation de l'achalandage et par la prise en compte des données de l'enquête 2007 sur l'utilisation des titres de transport.

En 2009, les recettes usagers sont établies à 20,3 M$, soit 4,2 % de plus que la prévision 2008, ce qui s'explique principalement par une indexation des tarifs.

Dépenses

Pour 2008, l'AMT prévoit des dépenses de 32,4 M$ pour les coûts de gestion et d'exploitation, soit un montant supérieur de 0,8 M$ au budget 2008. En 2009, l'AMT prévoit des dépenses d'exploitation et de gestion de 35,0 M$ ou 8,1 % de plus que la prévision 2008.

L'augmentation provient principalement de l'ajout de service, de l'indexation des coûts d'entretien et d'indexation contractuelle des frais de fonctionnement du CN, et de la mise en place d'un programme d'entretien préventif majeur (PEPM) (0,6 M$).

Le ratio d'autofinancement prévu est de 60,2 % en 2009, soit 0,3 % de plus que celui budgété en 2008.

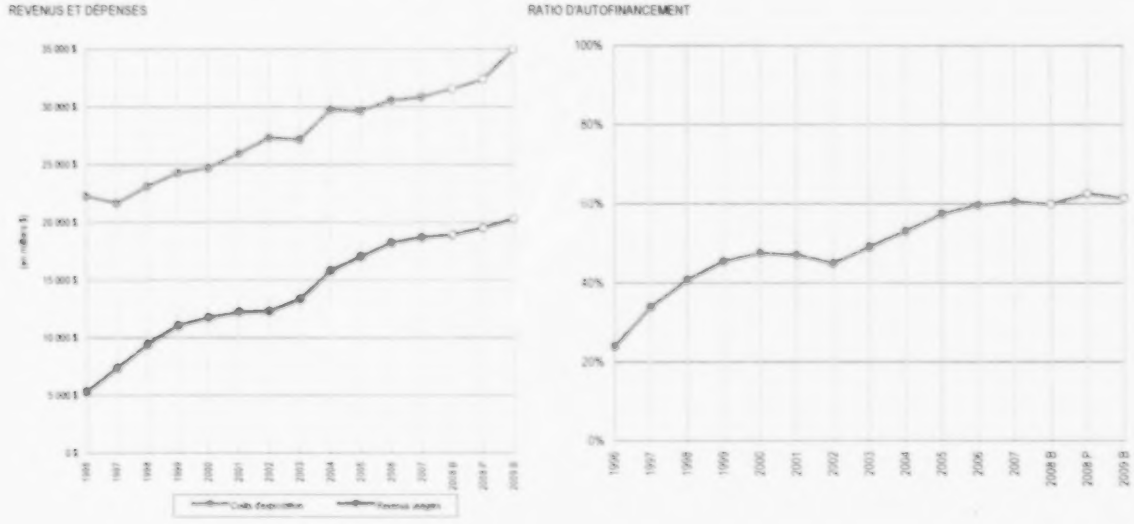
TABLEAU 25
Revenus et dépenses – Ligne Montréal/Deux-Montagnes – 2008-2009

(en milliers $)	BUDGET 2009		PRÉVISION 2008	BUDGET 2008	ÉCART B2009 - P2008		ÉCART B2009 - B2008	
REVENUS								
Recettes usagers	20 312	57,7%	19 498	18 920	814	+4,2%	1 392	+7,4%
Aide aux tarifs réduit et étudiant	520	1,5%	497	572	23	+4,6%	(52)	-9,1%
Aide à l'intégration tarifaire	2	0,0%	9	3	0		0	
Contributions municipales	13 986	39,7%	12 944	12 632	1 044	+8,1%	1 356	+10,7%
PAGASTC - MTQ	398	1,1%	0	0	398		398	
TOTAL	**35 220**	**100,0%**	**32 948**	**32 127**	**2 272**	**+6,9%**	**3 093**	**+9,6%**
DÉPENSES								
Coûts d'exploitation et de gestion	34 175	97,7%	32 360	31 580	1 815	+5,6%	2 595	+8,2%
Ajout de service	795	2,3%	0	0	795		795	
TOTAL	**34 970**	**100,0%**	**32 360**	**31 580**	**2 610**	**+8,1%**	**3 390**	**+10,7%**
DÉFICIT D'EXPLOITATION	**(250)**		**(588)**	**(547)**	**339**	**-57,6%**	**298**	**-54,4%**
Achalandage (millions)	7 903		7 872	7 715	31,5	+0,4%	188	+2,4%
Ratio d'autofinancement	60,2%		62,1%	59,9%	-1,9%	-3,1%	0,3%	+0,4%

TABLEAU 26
Indicateurs de performance – Ligne Montréal/Deux-Montagnes

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008 B	2008 P	2009 B
DEUX-MONTAGNES															
Coûts d'exploitation (milliers $)	22 277 $	21 669 $	23 096 $	24 282 $	24 709 $	25 970 $	27 318 $	27 154 $	29 749 $	29 643 $	30 562 $	30 848 $	31 580 $	32 360 $	34 970 $
Revenus usagers nets (milliers $)	5 308 $	7 341 $	9 389 $	11 032 $	11 737 $	12 213 $	12 262 $	13 311 $	15 799 $	17 008 $	18 227 $	18 669 $	18 920 $	19 498 $	20 312 $
Achalandage annuel (milliers de pass.)	4 033	5 172	6 423	6 791	7 220	7 023	7 233	7 456	7 509	7 649	7 810	7 757	7 715	7 872	7 903
Ratio d'autofinancement	23.8%	33.9%	40.7%	45.4%	47.5%	47.0%	44.9%	49.0%	53.1%	57.4%	59.6%	60.5%	59.9%	62.5%	61.4%
Coûts d'exploitation par pass-km	0.32 $	0.24 $	0.21 $	0.21 $	0.19 $	0.21 $	0.21 $	0.21 $	0.23 $	0.21 $	0.21 $	0.21 $	0.22 $	0.22 $	0.24 $
Taux de ponctualité						99.0%	99.4%	99.3%	99.1%	98.9%	99.6%	98.6%	99.0%	99.0%	99.0%

FIGURE 10
Indicateurs de performance – Ligne Montréal/Deux-Montagnes



6.3.2. Ligne Montréal/Dorion-Rigaud

La ligne Montréal/Dorion-Rigaud bénéficiera de 20 nouveaux départs en semaine pour l'année 2009, ce qui contribuera à augmenter le nombre de sièges de 12,5 %. Cet ajout de service représente un coût de 4,8 M$ en 2009. (TABLEAUX 27, 28 et FIGURE 11)

Revenus

Pour 2008, les recettes usagers sont évaluées à 10 M$, soit 19,9 % de plus que le budget 2008, ce qui s'explique principalement par la variation de l'achalandage et par la prise en compte des données de l'enquête 2007 sur l'utilisation des titres de transport.

En 2009, les recettes usagers sont établies à 10,9 M$, soit une hausse de 8,8 % par rapport à la prévision 2008, ce qui s'explique principalement par :

- une indexation des tarifs ;
- le plein impact de l'enquête 2007;
- une hausse de l'achalandage liée à l'ajout de service.

Dépenses

Pour 2008, l'AMT prévoit des dépenses de 25,1 M$ pour les coûts de gestion et d'exploitation, soit un montant supérieur de 1,6 M$ au budget approuvé. En 2009, les ajouts de service augmentent les dépenses de 4,8 M$. Les coûts récurrents augmentent de 1,8 M$ en raison des hausses contractuelles (clauses d'indexation du CP) et des programmes d'entretien.

Le ratio d'autofinancement prévu est de 34,6 % en 2009 ; il était de 16,4 % en 1996.

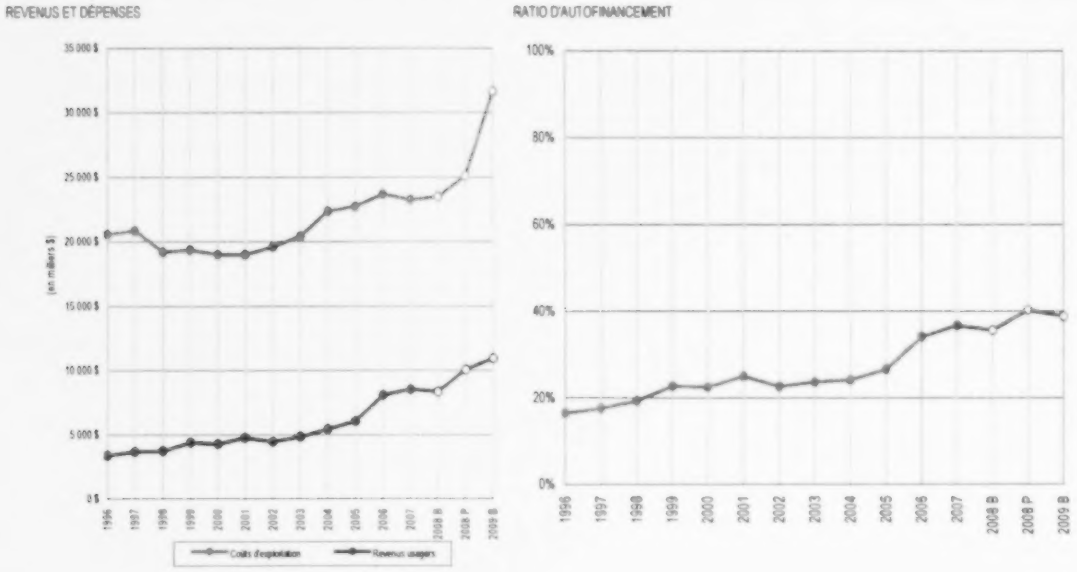
TABLEAU 27
Revenus et dépenses – Ligne Montréal/Dorion-Rigaud – 2008-2009

(en milliers $)	BUDGET 2009		PRÉVISION 2008	BUDGET 2008	ÉCART B2009 - P2008		ÉCART B2009 - B2008	
REVENUS								
Recettes usagers	10 950	41,2%	10 062	8 354	888	+8,8%	2 596	+31,1%
Aide aux tarifs réduit et étudiant	504	1,9%	396	398	108	+27,3%	106	+26,6%
Aide à l'intégration tarifaire	2	0,0%	4	2	0		0	
Contributions municipales	12 743	47,9%	9 892	9 481	2 851	+28,8%	3 262	+34,4%
PAGASTC - MTQ	2 381	6,8%	0	0	2 381		2 381	
TOTAL	**26 580**	**91,0%**	**20 354**	**18 235**	**6 226**	**+30,6%**	**8 345**	**+45,8%**
DÉPENSES								
Coûts d'exploitation et de gestion	26 311	83,2%	24 510	22 890	1 801	+7,3%	3 421	+14,9%
Ajout de service	4 762	15,1%	0	0	4 762		4 762	
Remboursement de la dette	566	1,8%	594	594	(28)	-4,7%	(28)	-4,7%
TOTAL	**31 639**	**100,0%**	**25 104**	**23 484**	**6 535**	**+26,0%**	**8 155**	**+34,7%**
DÉFICIT D'EXPLOITATION	**5 059**		**4 750**	**5 249**	**309**	**+6,5%**	**(190)**	**-3,6%**
Achalandage (millions)	3 767		3 595	3 213	173	+4,8%	554	+17,2%
Ratio d'autofinancement	34,6%		40,1%	35,6%	-5,5%	-13,7%	-1,0%	-2,7%

TABLEAU 28
Indicateurs de performance – Ligne Montréal/Dorion-Rigaud

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008 B	2008 P	2009 B
DORION-RIGAUD															
Coûts d'exploitation (milliers $)	20 564 $	20 843 $	19 184 $	19 358 $	18 990 $	18 976 $	19 603 $	20 410 $	22 364 $	22 736 $	23 696 $	23 264 $	*23 484 $*	*25 104 $*	*31 639 $*
Revenus usagers nets (milliers $)	3 380 $	3 653 $	3 693 $	4 387 $	4 265 $	4 740 $	4 432 $	4 820 $	5 411 $	6 038 $	8 077 $	8 538 $	*8 354 $*	*10 062 $*	*10 950 $*
Achalandage annuel (milliers de pass.)	2 907	2 908	2 932	3 045	3 030	3 137	3 039	3 093	3 074	3 076	3 166	3 268	*3 213*	*3 595*	*3 767*
Ratio d'autofinancement	16,4%	17,5%	19,3%	22,7%	22,5%	25,0%	22,6%	23,6%	24,2%	26,6%	34,1%	36,7%	*35,6%*	*40,3%*	*38,8%*
Coûts d'exploitation par pass-km	0,37 $	0,37 $	0,34 $	0,33 $	0,31 $	0,33 $	0,32 $	0,33 $	0,35 $	0,35 $	0,33 $	0,32 $	*0,32 $*	*0,31 $*	*0,37 $*
Taux de ponctualité						98,60%	97,7%	94,6%	95,2%	96,0%	97,1%	95,0%	*97,0%*	*97,0%*	*97,0%*

FIGURE 11
Indicateurs de performance – Ligne Montréal/Dorion-Rigaud



6.3.3. Ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme

Revenus

Les recettes annuelles prévues en 2008 sont évaluées à 8,7 M$, soit 13 % de plus que le budget 2008, ce qui s'explique principalement par la variation de l'achalandage, la prise en compte des données de l'enquête 2007 sur l'utilisation des titres de transport pour le partage des recettes tarifaires métropolitaines.

Pour 2009, les recettes annuelles sont établies à 9,4 M$, soit une hausse de 8,3 % par rapport à la prévision 2008, ce qui s'explique principalement par :

- une hausse d'achalandage de 3,5 % par rapport à la prévision 2008 ;
- une indexation des tarifs de 3,5 % pour 2009 ;
- l'analyse et la bonification de l'offre de service pour optimiser l'exploitation des lignes de trains de banlieue.

Dépenses

Pour 2008, les coûts d'exploitation et de gestion annuels sont projetés à 16,2 M$, soit un montant supérieur de 0,3 M$ au budget approuvé. En 2009, ils sont estimés à 17,5 M$, soit une augmentation de 8,1 % par rapport à la prévision 2008, qui tient notamment compte des hausses contractuelles (clauses d'indexation du CP). L'augmentation est également expliquée par l'augmentation du carburant et de l'augmentation des dépenses d'entretien.

Le ratio d'autofinancement prévu est de 53,9 % en 2009, par rapport à 53,8 % pour la prévision 2008. (TABLEAUX 29, 30 et FIGURE 12)

TABLEAU 29
Revenus et dépenses – Ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme – 2008-2009

(en milliers $)	BUDGET 2009		PRÉVISION 2008	BUDGET 2008	ÉCART B2009 - P2008		ÉCART B2009 - B2008	
REVENUS								
Recettes usagers	9 439	51,2%	8 713	7 866	726	+8,3%	1 573	+20,0%
Aide aux tarifs réduit et étudiant	685	3,7%	565	506	120	+21,2%	179	+35,4%
Aide à l'intégration tarifaire	1	0,0%	4	2	(3)		(1)	
Contributions municipales	7 011	38,1%	6 484	6 342	527	+8,1%	669	+10,5%
PAGASTC - MTQ	1 285	7,0%	1 285	1 285	0		0	
TOTAL	**18 421**	**100,0%**	**17 051**	**16 001**	**1 370**	**+8,0%**	**2 420**	**+15,1%**
DÉPENSES								
Coûts d'exploitation et de gestion	14 858	84,8%	13 774	13 470	1 084	+7,9%	1 388	+10,3%
Ajout de service Saint-Jérôme	2 670	15,2%	2 435	2 385	235	+9,7%	285	+11,9%
TOTAL	**17 528**	**100,0%**	**16 209**	**15 855**	**1 319**	**+8,1%**	**1 673**	**+10,6%**
DÉFICIT D'EXPLOITATION	**(893)**		**(842)**	**(146)**	**(51)**	**+6,1%**	**(747)**	**+511,6%**
Achalandage (millions)	2 297		2 219	2 218	78	+3,5%	79	+3,6%
Ratio d'autofinancement	53,9%		53,8%	49,6%	0,1%	+0,2%	4,2%	+8,5%

TABLEAU 30
Indicateurs de performance – Ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008 B	2008 P	2009 B
BLAINVILLE–SAINT-JÉRÔME															
Coûts d'exploitation (milliers $)			4 666 $	7 283 $	8 188 $	9 089 $	8 445 $	8 735 $	10 520 $	11 825 $	12 467 $	15 473 $	15 855 $	16 209 $	17 528 $
Revenus usagers nets (milliers $)			1 986 $	3 153 $	4 354 $	4 793 $	5 048 $	6 073 $	7 064 $	7 419 $	8 476 $	7 980 $	7 866 $	8 713 $	9 439 $
Achalandage annuel (milliers de pass.)			790	1 205	1 611	1 716	1 723	1 955	1 982	1 978	2 134	2 115	2 218	2 219	2 297
Ratio d'autofinancement			42,6%	48,7%	53,2%	52,7%	59,8%	69,5%	67,1%	62,7%	68,0%	51,6%	49,6%	53,8%	53,9%
Coûts d'exploitation par pass-km				0,31 $	0,20 $	0,19 $	0,20 $	0,19 $	0,21 $	0,26 $	0,24 $	0,30 $	0,29 $	0,30 $	0,31 $
Taux de ponctualité						86,1%	97,3%	97,8%	91,8%	95,2%	96,2%	95,3%	96,0%	96,0%	96,0%

FIGURE 12
Indicateurs de performance – Ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme

REVENUS ET DÉPENSES

RATIO D'AUTOFINANCEMENT

6.3.4. Ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire

Depuis septembre 2008, la ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire bénéficie d'un départ supplémentaire, en pointes du matin et du soir, ce qui totalise dix départs de plus en semaine. Vingt départs supplémentaires seront ajoutés en semaine au début de 2009. Le coût de ces nouveaux départs totalise 5,1 M$. **(TABLEAUX 31, 32 ET FIGURE 13)**

Revenus

Pour 2008, les recettes des usagers sont projetées à 5,9 M$, soit 11 % de plus que le budget 2008, ce qui s'explique principalement par la variation de l'achalandage et par la prise en compte des données de l'enquête 2007 sur l'utilisation des titres de transport.

En 2009, les recettes usagers sont établies à 6,6 M$, soit une hausse de 11,9 % par rapport à la prévision 2008, ce qui s'explique principalement par une indexation des tarifs de 3,5 % pour 2009 et par une augmentation de l'achalandage de 8,7 % résultant de l'ajout de service.

Dépenses

Les coûts de gestion et d'exploitation prévus sont de 15,2 M$ en 2008 et de 18,8 M$ en 2009. Fait à souligner, suite à un litige entre le CN et l'AMT débattu devant les tribunaux en 2008, la décision rendue précise que le contrat permanent conclu en décembre 2000 est en vigueur rétroactivement à octobre 2005 et que, par conséquent, l'AMT devait fournir au CN une 4e rame de train, pour offrir un 5e départ tant en pointe du matin que du soir. L'AMT avait déjà provisionné 50 % des coûts supplémentaires prévus pour la période de 2005 à 2008. Cette décision arbitrale augmente la facture de 2008 de 1,5 M$ et ce, rétroactivement à 2005. Les coûts de 2009 incluent les coûts d'exploitation liés à l'ajout de ces services.
Le ratio d'autofinancement prévu est de 35,3 % ; celui de 2002 étant de 19,1 %.

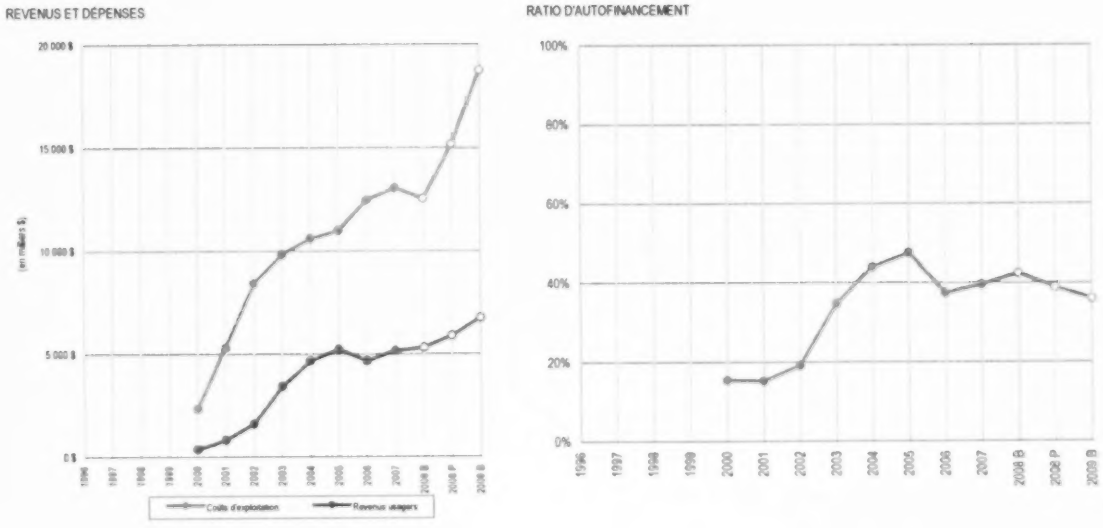
TABLEAU 31
Revenus et dépenses – Ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire – 2008-2009

(en milliers $)	BUDGET 2009		PRÉVISION 2008	BUDGET 2008	ÉCART B2009 - P2008		ÉCART B2009 - B2008	
REVENUS								
Recettes usagers	6 625	39,3%	5 922	5 308	703	+11,9%	1 317	+24,8%
Aide aux tarifs réduit et étudiant	169	1,0%	190	212	(21)	-11,1%	(43)	-20,3%
Aide à l'intégration tarifaire	-	0,0%	2	1	(2)		(1)	
Contributions municipales	7 504	44,5%	6 069	5 014	1 435	+23,6%	2 490	+49,7%
Ristourne aux municipalités	0	0,0%	0	0	0		0	
PAGASTC - MTQ	2 574	14,0%	0	0	2 574		2 574	
TOTAL	**16 872**	**84,7%**	**12 183**	**10 535**	**4 689**	**+38,5%**	**6 337**	**+60,1%**
DÉPENSES								
Coûts d'exploitation et de gestion	13 613	73%	14 193	12 534	(580)	-4,1%	1 079	+8,6%
Ajout de service	5 147	27%	979	0	4 168	+425,7%	5 147	
TOTAL	**18 760**	**100,0%**	**15 172**	**12 534**	**3 588**	**+23,6%**	**6 226**	**+49,7%**
DÉFICIT D'EXPLOITATION	**1 889**		**2 989**	**1 999**	**(1 101)**	**-36,8%**	**(111)**	**-5,5%**
Achalandage (millions)	1 740		1 601	1 529	139	+8,7%	211	+13,8%
Ratio d'autofinancement	35,3%		39,0%	42,3%	-3,7%	-9,5%	-7,0%	-16,6%

TABLEAU 32
Indicateurs de performance – Ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008 B	2008 P	2009 B
MONT-SAINT-HILAIRE															
Coûts d'exploitation (milliers $)					2 353 $	5 294 $	8 421 $	9 839 $	10 599 $	10 984 $	12 446 $	13 053 $	12 534 $	15 172 $	18 760 $
Revenus usagers nets (milliers $)					363 $	808 $	1 610 $	3 422 $	4 661 $	5 218 $	4 651 $	5 153 $	5 308 $	5 890 $	6 754 $
Achalandage annuel (milliers de pass.)					132	263	657	1 041	1 287	1 358	1 399	1 504	1 529	1 601	1 740
Ratio d'autofinancement					15,4%	15,3%	19,1%	34,8%	44,0%	47,5%	37,4%	39,5%	42,3%	38,8%	36,0%
Coûts d'exploitation par pass-km							0,68 $	0,45 $	0,39 $	0,37 $	0,41 $	0,40 $	0,37 $	0,43 $	0,49 $

FIGURE 13
Indicateurs de performance – Ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire



6.3.5. Ligne Montréal/Delson-Candiac

La ligne Montréal/Delson-Candiac bénéficiera de 20 nouveaux départs en 2009, soit une augmentation de 50 % de l'offre de service actuelle.

Compte tenu de l'évolution positive de cette ligne, le service de train qui fait l'objet d'un projet pilote jusqu'au 30 juin 2009 devrait, en principe, devenir permanent à partir du 1er juillet 2009. Depuis 2002, l'achalandage a progressé de 210,7 %, passant de 227 200 passagers à 706 000 passagers prévus en 2009. (TABLEAUX 33, 34 et FIGURE 14)

Revenus

Pour 2008, les recettes usagers sont évaluées 2,2 M$, soit un montant légèrement supérieur au budget 2008.

En 2009, les recettes usagers sont établies à 2,7 M$, soit une hausse de 21,0 % par rapport à la prévision 2008, qui s'explique principalement par une indexation des tarifs de 3,5 % pour 2009 et d'une hausse d'achalandage prévue de 24,0 % grâce à l'ajout de service.

Dépenses

Les coûts d'exploitation et de gestion du service de trains sont évalués à 5,8 M$ en 2008 et 8,4 M$ en 2009, en tenant compte des nouveaux services, des hausses contractuelles (clauses d'indexation du CP) ainsi que de la hausse du coût du carburant.

Ristourne

Pour 2009, l'AMT prévoit verser une ristourne de 0,3 M$ aux municipalités desservies, calculée en fonction de la moitié de l'excédent des recettes tarifaires et de la contribution municipale par rapport à 60,0 % des coûts d'exploitation de la ligne, et ce, pour la période du 1er janvier au 30 juin 2009. Après cette date, l'expérience pilote devrait se terminer et la ligne devrait être déclarée permanente.

Le ratio d'autofinancement est de 31,8 % en 2009 ; il était de 22,8 % en 2002.

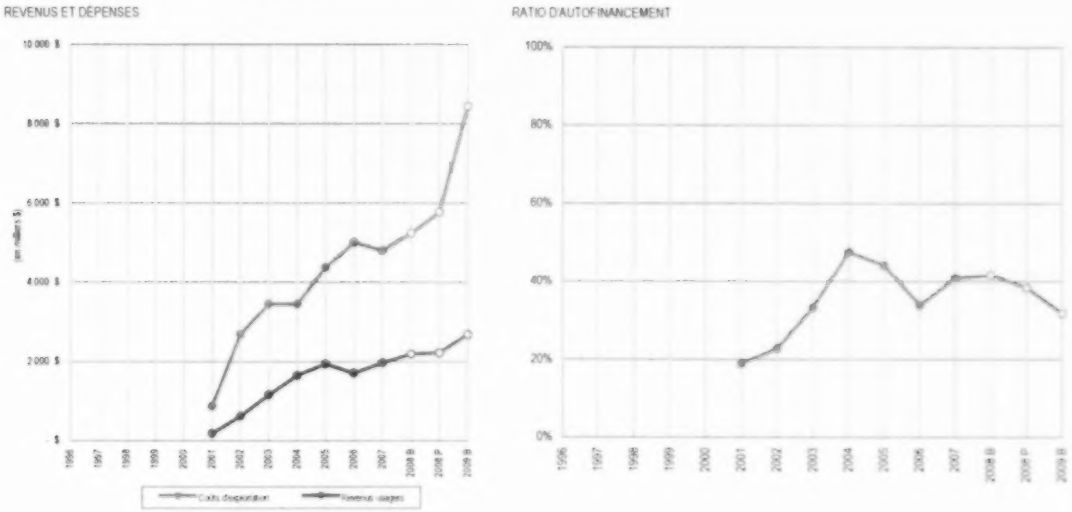
TABLEAU 33
Revenus et dépenses – Ligne Montréal/Delson-Candiac – 2008-2009

(en milliers $)	BUDGET 2009		PRÉVISION 2008	BUDGET 2008	ÉCART B2009 - P2008		ÉCART B2009 - B2008	
REVENUS								
Recettes usagers	2 688	38,2%	2 221	2 185	467	+21,0%	503	+23,0%
Aide aux tarifs réduit et étudiant	84	1,2%	115	117	(31)	-27,0%	(33)	-28,2%
Aide à l'intégration tarifaire	-	0,0%	1	-	(1)		0	
Contributions municipales	3 241	46,1%	1 963	2 100	1 278	+65,1%	1 141	+54,3%
Ristourne aux municipalités	(316)	-4,5%	(533)	(568)	217		252	-44,4%
PAGASTC - MTQ	1 332	7,2%	0	0	1 332		1 332	
TOTAL	**7 029**	**81,0%**	**3 767**	**3 834**	**3 262**	**+86,6%**	**3 195**	**+83,3%**
DÉPENSES								
Coûts d'exploitation et de gestion	5 580	66%	5 780	5 250	(200)	-3,5%	330	+6,3%
Ajout de service	2 865	34%	0	0	2 865		2 865	
TOTAL	**8 445**	**100,0%**	**5 780**	**5 250**	**2 665**	**+46,1%**	**3 195**	**+60,9%**
DÉFICIT D'EXPLOITATION	**1 416**		**2 013**	**1 416**	**(597)**	**-29,7%**	**0**	**+0,0%**
Achalandage (millions)	706		630	635	75,600	+12,0%	71	+11,2%
Ratio d'autofinancement	31,8%		38,4%	41,6%	-6,6%	-17,2%	-9,8%	-23,5%

TABLEAU 34
Indicateurs de performance – Ligne Montréal/Delson-Candiac

DELSON-CANDIAC	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008 B	2008 P	2009 B
Coûts d'exploitation (milliers $)						666	2 692 $	3 455 $	3 455 $	4 379 $	5 004 $	4 798 $	5 250 $	5 780 $	8 445 $
Revenus usagers nets (milliers $)						164	613 $	1 154 $	1 641 $	1 934 $	1 697 $	1 969 $	2 185 $	2 221 $	2 688 $
Achalandage annuel (milliers de pass.)						56,3	227	367	471	523	536	591	635	630	706
Ratio d'autofinancement						18,9%	22,8%	33,4%	47,5%	44,2%	33,9%	40,8%	41,6%	38,4%	31,8%
Coûts d'exploitation par pass-km							0,76 $	0,57 $	0,44 $	0,52 $	0,54 $	0,46 $	0,53 $	0,53 $	0,86 $

FIGURE 14
Indicateurs de performance – Ligne Montréal/Delson-Candiac



RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN PAR AUTOBUS

CARACTÉRISTIQUES	1997	2007	PRÉVISION 2008	OBJECTIF 2009
TERMINUS				
Nombre de terminus	11	11	11	11
Nombre de quais	116	120	120	120
Coût d'entretien annuel	[illegible] M$	[illegible] M$	[illegible] M$	[illegible] M$
STATIONNEMENTS INCITATIFS				
Nombre de stationnements	40	40	40	40
Nombre de places offertes	9 000	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Coût d'entretien annuel	[illegible] M$	[illegible] M$	[illegible] M$	[illegible] M$
Taux d'occupation	[illegible] %	[illegible] %	[illegible] %	[illegible] %
VOIES RÉSERVÉES				
Nombre de voies réservées	4	6	6	6
Longueur totale des voies	30,2 km	[illegible] km	[illegible] km	[illegible] km
Coût d'entretien annuel	[illegible] k$	[illegible] k$	[illegible] k$	[illegible] k$
Coût d'exploitation annuel	[illegible] M$	[illegible] M$	[illegible] M$	[illegible] M$
EXPRESS MÉTROPOLITAIN				
Express Chapais	Coût d'exploitation annuel	[illegible] M$	[illegible] M$	[illegible] M$
Express 440	Coût d'exploitation annuel			[illegible] M$
Express Rte des Mascouches	Coût d'exploitation annuel			[illegible] M$

7. RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN PAR AUTOBUS

Services métropolitains
- Axe de services métropolitains actuels
- Axe de services métropolitains projetés
- Express métropolitain
- Train de banlieue
- Train de banlieue projeté
- Métro

Points de services métropolitains
- Gare et gare projetée
- Terminus et terminus projeté
- Stationnement et stationnement projeté
- Station de métro

Mesure préférentielle
- Voie réservée
- Voie réservée projetée

	CARACTÉRISTIQUES	1997	2007	PRÉVISION 2008 [1]	OBJECTIF 2009
TERMINUS					
	Nombre de terminus	6	15	15	16
	Nombre de quais	118	225	225	233
	Achalandage annuel	40,7 M	69,7 M	72,7 M	73,7 M
STATIONNEMENTS INCITATIFS					
	Nombre de stationnements	10	22	22	23
	Nombre de places offertes	4 600	13 004	12 706	13 138
	Achalandage annuel	0,6 M	2,2 M	2,6 M	2,8 M
	Taux d'utilisation	63%	75%	82%	82%
VOIES RÉSERVÉES					
	Nombre de voies réservées	9	31	31	32
	Longueur pointe du matin	41,2 km	85,2 km	85,2 km	85,4 km
	Longueur pointe du soir	37,3 km	73,5 km	73,5 km	73,7 km
	Achalandage annuel	16,0 M	24,7 M	26,6 M	26,6 M
EXPRESS MÉTROPOLITAINS					
Express Chevrier	Achalandage annuel	-	1,049 M	1,259 M	1,300 M
Express A40	Achalandage annuel	-	-	-	0,105 M
Express Île-des-Sœurs	Achalandage annuel	-	-	-	0,105 M

[1] Estimation de l'achalandage annuel 2008 : prévision annuelle basée sur neuf mois d'achalandage.

7.1. ÉQUIPEMENTS MÉTROPOLITAINS

Le réseau de transport métropolitain par autobus est constitué de divers services de l'AMT pour les AOT localisées dans les axes ponctués d'équipements d'accueil et d'équipements routiers. Ces équipements métropolitains, en 2008, se composent de 15 terminus, de diverses mesures préférentielles dont 31 voies réservées, de 22 stationnements incitatifs et des billetteries métropolitaines. Tous ces équipements sont situés sur le territoire de l'AMT et contribuent à l'amélioration du transport collectif.

Les coûts d'exploitation des équipements métropolitains budgétés et prévus pour 2008 sont de 15,4 M$ (TABLEAU 35)

Le budget 2009 s'élève à 17,3 M$, soit une hausse de 1,9 M$ par rapport à 2008. Cette hausse de 12,7 % des coûts d'exploitation provient de l'indexation annuelle des délégations de gestion auprès de la STM, du RTL, de la STL et des partenaires privés, de l'augmentation des coûts de chauffage et d'électricité, de déneigement ainsi que de l'implantation de la carte à puce OPUS et de la bonification d'équipements existants tels que l'agrandissement des stationnements Terrebonne et Chambly.

Le déficit résiduel des équipements métropolitains qui est assumé par l'AMT est de 12,0 M$ au budget 2008 et la prévision budgétaire 2009 est de 13,5 M$.

TABLEAU 35
Revenus et dépenses des équipements métropolitains – 2008-2009

(en milliers $)	BUDGET 2009		PRÉVISION 2008	BUDGET 2008	ÉCART B2009 - P2008		ÉCART B2009 - B2008	
REVENUS								
Facturation des coûts aux organismes de transport	3 766	100%	3 373	3 373	393	+11,7%	393	+11,7%
TOTAL	**3 766**	**100%**	**3 373**	**3 373**	**393**	**+11,7%**	**393**	**+11,7%**
DÉPENSES								
Coûts d'exploitation et de gestion - Terminus	10 482	60,6%	9 460	9 500	1 022	+10,8%	982	+10,3%
Coûts d'exploitation et de gestion - Voies réservées	2 703	15,6%	2 560	2 560	143	+5,6%	143	+5,6%
Coûts d'exploitation et de gestion - Stationnements	2 435	14,1%	2 091	2 029	344	+16,5%	406	+20,0%
Coûts d'exploitation et de gestion - Billetteries	1 680	9,7%	1 237	1 237	443	+35,8%	443	+35,8%
Service de la dette nette	-	0,0%	4	4	(4)	-100,0%	(4)	-100,0%
TOTAL	**17 300**	**100%**	**15 352**	**15 330**	**1 948**	**+12,7%**	**1 970**	**+12,9%**
DÉFICIT D'EXPLOITATION	**13 534**		**11 979**	**11 957**	**1 555**	**+13,0%**	**1 577**	**+13,2%**

Jusqu'en 2002, seuls les organismes de transport hors territoire étaient facturés (à 100 %) pour l'usage des équipements. L'AMT a introduit, en 2002, une facturation de 25,0 % des coûts d'utilisation des terminus, billetteries et voies réservées. En 2008, le taux de facturation était à 25 %. En 2009, le taux de facturation sera de 25 %, ce qui représente 3,8 M$ sur des dépenses de 17,3 M$. (FIGURE 15 ET TABLEAU 36)

FIGURE 15
Évolution des coûts des équipements métropolitains – 1996-2009

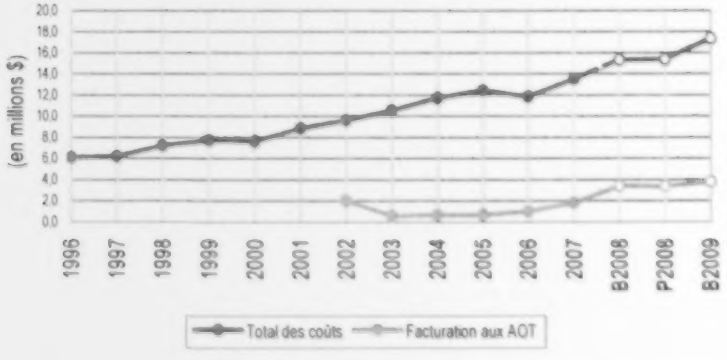


TABLEAU 36

Facturation des coûts des équipements métropolitains, par organisme de transport – 2008-2009

(en milliers $)	BUDGET 2009		PRÉVISION 2008	BUDGET 2008	ÉCART B2009 - P2008		ÉCART B2009 - B2008	
STM	543	14,4%	495	495	48	+10%	48	+10%
RTL	1 240	32,9%	1 122	1 139	118	+11%	101	+9%
STL	772	20,5%	672	642	100	+15%	130	+20%
AMT	115	3,1%	97	111	18	+19%	4	+4%
CIT Roussillon	56	1,5%	48	49	8	+17%	7	+14%
CIT du Haut-Saint-Laurent	10	0,3%	20	20	(10)	-50%	(10)	-50%
CIT du Sud-Ouest	73	1,9%	75	75	(2)	-3%	(2)	-3%
CIT de la Vallée du Richelieu	23	0,6%	32	32	(9)	-28%	(9)	-28%
CIT Le Richelain	72	1,9%	63	63	9	+14%	9	+14%
CIT Chambly-Richelieu-Carignan	102	2,7%	68	68	34	+50%	34	+50%
OMIT Sainte-Julie	31	0,8%	37	37	(6)	-16%	(6)	-16%
CIT Laurentides	132	3,5%	127	118	5	+4%	14	+12%
CRT Lanaudière	267	7,1%	140	219	127	+91%	48	+22%
CIT de Sorel-Varennes	38	1,0%	39	39	(1)	-3%	(1)	-3%
CIT du Haut-Richelieu	275	7,3%	257	257	18	+7%	18	+7%
Autres	17	0,5%	81	9	(64)	-79%	8	+89%
TOTAL	**3 766**	**100,0%**	**3 373**	**3 373**	**393**	**+11,7%**	**393**	**+11,7%**

7.2. RÉSEAU D'AUTOBUS EXPRESS MÉTROPOLITAINS

L'AMT exploite sur une base annuelle un service d'autobus express métropolitains : l'Express Chevrier (Brossard/Centre-ville). L'AMT devrait exploiter d'ici le début de 2009 les Express Île-des-Sœurs et Express Vaudreuil 40.

Les coûts de ces services prévus pour 2009 totalisent 5,8 M$, comparativement à 3,3 M$ à la prévision 2008, soit une augmentation de 77,9 % (TABLEAU 37). Les recettes prévues en 2009 sont de 2,7 M$, soit en hausse de 27,4 %. Le ratio d'autofinancement des autobus express métropolitains se situe à 46 % au budget 2009, par rapport à 61,8 % au budget 2008. En 2009, l'achalandage prévu est à la hausse de 19,9 % par rapport à la prévision 2008.

Par ailleurs, l'AMT étudie la possibilité de mettre en place d'autres express en 2009, 2010 et 2011 si le besoin se manifeste, conformément à son plan d'amélioration des services 2007-2011, transmis au MTQ aux fins de subventions. L'AMT n'a pas intégré ces mesures d'amélioration de services proposées pour accroître l'achalandage de son réseau d'autobus express métropolitains. En 2009, le déficit d'exploitation inscrit au budget, assumé à 50,0 % par l'AMT, s'élève à 0,5 M$. Les municipalités assument l'autre moitié du déficit d'exploitation (TABLEAU 37).

TABLEAU 37
Revenus et dépenses des autobus express métropolitains, 2008-2009

(en milliers $)	BUDGET 2009		PRÉVISION 2008	BUDGET 2008	ÉCART B2009 - P2008		ÉCART B2009 - B2008	
REVENUS								
Revenus usagers	2 686	50,2%	2 108	2 031	578	27,4%	655	32,3%
Contribution Bell	86	1,6%	0	0	86		86	
Aide aux tarifs réduit et intermédiaire	71	1,3%	48	49	23	47,9%	22	44,9%
Aide à l'intégration tarifaire	7	0,1%	27	27	-20	-74,1%	-20	-74,1%
PAGAST	1 299	24,3%	0	0	1 299		1 299	
Contributions municipales	499	9,3%	327	448	172	52,6%	51	11,4%
Contributions MTQ (mitigation)	216	4,0%	0	0	216		216	
Aide métropolitaine	482	9,0%	354	354	128		128	-
TOTAL REVENUS	**5 346**	**100,0%**	**2 864**	**2 909**	**2 482**	**+86,7%**	**2 437**	**+83,8%**
DÉPENSES								
Coûts d'exploitation et de gestion	5 845	100%	3 285	3 285	2 560	77,9%	2 560	77,9%
TOTAL DÉPENSES	**5 845**	**100,0%**	**3 285**	**3 285**	**2 560**	**+77,9%**	**2 560**	**+77,9%**
DÉFICIT D'EXPLOITATION AMT	**499**		**421**	**376**	**78**	**18,5%**	**123**	**32,7%**
Achalandage (millions)	1 510		1 259	1 314	251	19,9%	196	14,9%
Ratio d'autofinancement	46,0%		64,2%	61,8%	-18,2%	-28,4%	-15,9%	-25,7%

7.2.1. Contributions municipales aux autobus express métropolitains

En vertu de sa Loi constitutive, l'AMT peut exploiter elle-même un service d'autobus express métropolitain. Lorsque l'AMT agit à titre d'exploitant, le service d'un autobus express métropolitain doit être effectué par un ou des transporteurs publics ou privés liés par contrat.

Lorsqu'elle exploite un service d'autobus express métropolitain en lieu et place d'un organisme de transport, l'AMT devrait facturer 100 % du déficit résiduel d'exploitation aux municipalités dont le territoire est desservi, à défaut d'une entente de partage des coûts, selon les services rendus, déduction faite des recettes générées par le service (article 46).

Depuis 2005, les principes et modalités de financement des autobus express métropolitains ont été établis comme suit :

- l'AMT reçoit les recettes et fait un partage si l'usager utilise plus d'un réseau de transport collectif ;
- l'AMT reçoit l'aide métropolitaine de base pendant les périodes de pointe ;
- bien que la Loi sur l'AMT permette de facturer aux municipalités 100 % du déficit résiduel d'exploitation, l'AMT facture 50 % du déficit aux municipalités selon l'utilisation faite par leurs résidents. Seules les municipalités dont le taux d'usagers provenant de leur territoire est égal ou supérieur à 1 % de l'achalandage contribuent au déficit.

TABLEAU 38
Contributions municipales aux autobus express métropolitains – 2008-2009

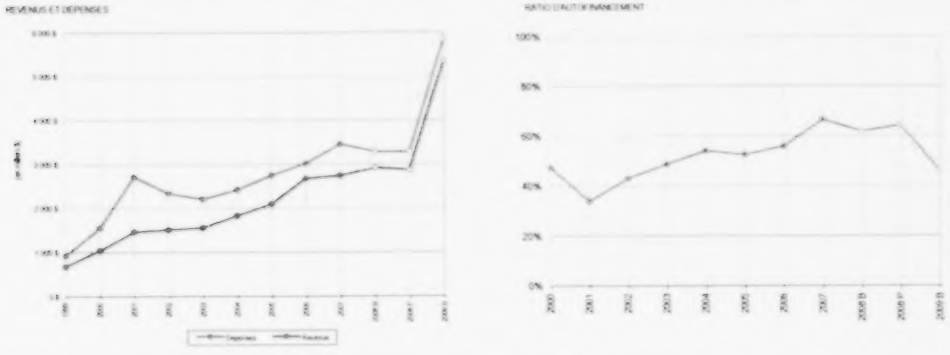
(en milliers $)	BUDGET 2009		PRÉVISION 2008	BUDGET 2008	ÉCART B2009 - P2008		ÉCART B2009 - B2008	
EXPRESS CHEVRIER								
RTL	227	48,4%	218	206	9	4,3%	21	+10,4%
CIT Chambly-Richelieu-Carignan	73	15,5%	70	75	3	4,4%	(2)	-2,6%
CIT Le Richelain	57	12,1%	54	54	3	5,2%	3	+5,2%
CIT Rousillon	8	1,7%	7	10	1	16,0%	(2)	-18,8%
CIT de la Vallée du Richelieu	11	2,3%	10	15	1	8,3%	(4)	-27,8%
OMIT Sainte-Julie	8	1,7%	7	7	1	16,0%	1	+16,0%
Saint-Jean-sur-Richelieu	86	18,2%	82	81	4	4,5%	5	+5,8%
SOUS-TOTAL	**470**	**100,0%**	**448**	**448**	**22**	**+4,9%**	**22**	**+4,9%**
EXPRESS A40								
Vaudreuil-Dorion	0	0,0%	0	0	0	0,0%	0	+0,0%
Montréal	0	0,0%	0	0	0	0,0%	0	+0,0%
SOUS-TOTAL *	**0**	**0,0%**	**0**	**0**	**0**	**+0,0%**	**0**	**+0,0%**
EXPRESS ILE-DES-SŒURS								
RTL	15	3,2%			15		15	
CIT Chambly-Richelieu-Carignan	5	1,0%			5		5	
CIT Le Richelain	4	0,7%			4		4	
CIT Rousillon	1	0,1%			1		1	
CIT de la Vallée du Richelieu	1	0,1%			1		1	
OMIT Sainte-Julie	1	0,1%			1		1	
Saint-Jean-sur-Richelieu	6	1,3%			6		6	
SOUS-TOTAL	**29**	**3,2%**	**0**	**0**	**15**	**+0,0%**	**29**	**+0,0%**
TOTAL	**499**		**448**	**448**	**37**	**8,3%**	**51**	**11,4%**

* Mesures de mitigation - déficit assumé par le MTQ

TABLEAU 39
Évolution des revenus totaux et des dépenses des autobus express métropolitains – 1999-2009

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008 B	2008 P	2009 B
REVENUS (milliers)															
Recettes usagers				384	733	919	1 005	1 072	1 308	1 443	1 681	2 296	2 037	2 108	2 686
Aide aux tarifs réduit et étudiant							23	38	45	43	56	58	49	48	71
Aide métropolitaine				100	158	240	258	277	299	360	414	0	354	354	482
Aide à l'intégration										64	87	8	27	27	7
Contributions municipales				180	145	300	222	167	170	180	432	374	448	327	499
Autres contributions														0	302
PAGASTC														0	1 299
TOTAL				**674**	**1 036**	**1 459**	**1 508**	**1 554**	**1 822**	**2 090**	**2 670**	**2 735**	**2 909**	**2 864**	**5 346**
DÉPENSES (milliers)															
Dépenses				918	1 550	2 711	2 338	2 205	2 420	2 749	3 013	3 449	3 285	3 285	5 645
TOTAL				**918**	**1 550**	**2 711**	**2 338**	**2 205**	**2 420**	**2 749**	**3 013**	**3 449**	**3 285**	**3 285**	**5 645**
INDICATEURS															
Achalandage (en milliers)				257	408	637	745	765	891	973	1 149	1 269	1 269	1 259	1 510
Ratio d'autofinancement					47,3%	33,9%	43,0%	48,6%	54,0%	52,5%	55,8%	66,5%	61,8%	64,2%	46,0%

FIGURE 16
Évolution des revenus totaux et des dépenses des autobus express métropolitains – 1999-2009



7.2.2. Express Chevrier

Le service d'autobus Express Chevrier est offert entre le stationnement Chevrier, à Brossard, et le terminus Centre-ville, sous le 1000, rue De La Gauchetière, à Montréal. (TABLEAUX 40, 41 et FIGURE 17)

Revenus

En 2008, les recettes usagers prévues sont évaluées à 2,1 M$ alors qu'elles sont estimées à 2,3 M$ pour 2009, soit une augmentation de 0,2 M$ à la prévision 2008 et comprennent une hausse d'achalandage de 3,3 %. La structure tarifaire sur les autobus express métropolitains sera arrimée progressivement en 2009 pour l'Express Chevrier : les titres mensuels locaux sont acceptés sur l'Express Chevrier pour une partie de l'année, possiblement jusqu'au 30 juin 2009, le tout sujet à une entente à intervenir avec le RTL.

Dépenses

Pour 2008 et 2009, les dépenses prévues sont respectivement de 3,3 M$ et 4,4 M$, soit une augmentation en 2009 de 1,1 M$ (33,3 %) par rapport à la prévision 2008. L'augmentation provient des nouvelles obligations contractuelles convenues avec le fournisseur du service (RTL), considérant notamment la fluctuation du coût du carburant.

Contributions municipales

Depuis 2005, les municipalités dont le taux d'usagers provenant de leur territoire est égal ou supérieur à 1 % de l'achalandage contribuent à 50 % du déficit d'exploitation. Les contributions municipales prévues sont de 0,3 M$ en 2008 et 0,5 M$ en 2009.

Le ratio d'autofinancement est de 52,3 % en 2009.

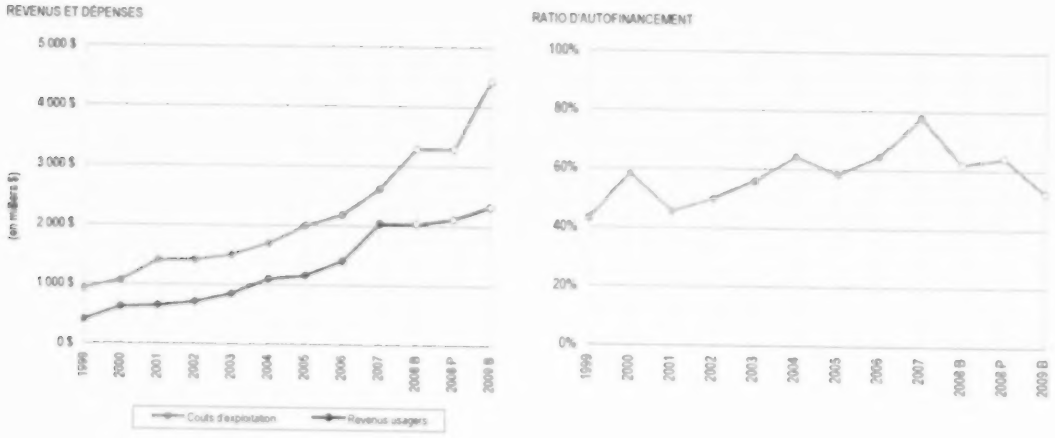
TABLEAU 40
Revenus et dépenses – Express Chevrier – 2008-2009

(en milliers $)	BUDGET 2009		PRÉVISION 2008	BUDGET 2008	ÉCART B2009 - P2008		ÉCART B2009 - B2008	
REVENUS								
Revenus usagers	2 316	58,5%	2 108	2 031	208	9,9%	285	14,0%
Aide aux tarifs réduit et intermediaire	61	1,5%	48	49	13	27,1%	12	24,5%
Aide à l'intégration tarifaire	5	0,1%	27	27	(22)	-81,5%	(22)	-81,5%
PAGAST	624	15,8%	0	0	624		624	
Contributions municipales	470	11,9%	327	448	143	43,7%	22	4,9%
Aide métropolitaine	482	12,2%	354	354	128	36,2%	128	36,2%
TOTAL	**3 958**	**100,0%**	**2 864**	**2 909**	**1 094**	**+38,2%**	**1 049**	**+36,1%**
DÉPENSES								
Coûts d'exploitation et de gestion	4 427	100%	3 285	3 285	1 142	34,8%	1 142	34,8%
TOTAL DÉPENSES	**4 427**	**100,0%**	**3 285**	**3 285**	**1 142**	**+34,8%**	**1 142**	**+34,8%**
DÉFICIT D'EXPLOITATION AMT	**469**		**421**	**376**	**48**	**+11,4%**	**93**	**+24,7%**
Achalandage (millions)	1 300		1 259	1 314	41,000	3,3%	-14,000	-1,1%
Ratio d'autofinancement	52,3%		64,2%	61,8%	-11,9%	-18,5%	-9,5%	-15,4%

TABLEAU 41
Indicateurs de performance – Express Chevrier

EXPRESS CHEVRIER	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008 B	2008 P	2009 B
Coûts d'exploitation (milliers $)	918 $	1 058 $	1 407 $	1 412 $	1 503 $	1 697 $	1 986 $	2 169 $	2 605 $	3 285 $	3 285 $	4 427 $
Revenus usagers nets (milliers $)	394 $	615 $	641 $	703 $	838 $	1 088 $	1 157 $	1 399 $	2 027 $	2 031 $	2 108 $	2 316 $
Achalandage annuel	256	305	360	457	521	590	716	870	1 049	1 314	1 259	1 300
Ratio d'autofinancement	42.9%	58.1%	45.5%	49.7%	55.8%	64.1%	58.3%	64.5%	77.8%	61.8%	64.2%	52.3%
Coûts d'exploitation par pass-km	0.21 $	0.20 $	0.23 $	0.18 $	0.19 $	0.23 $	0.18 $	0.17 $	0.17 $	0.27 $	0.27 $	0.36 $

FIGURE 17
Indicateurs de performance – Express Chevrier



7.2.3. Express Vaudreuil 40

Le service d'autobus Express Vaudreuil 40 est offert entre la gare Vaudreuil et le terminus Côte-Vertu, situé à la station de métro Côte-Vertu.

L'AMT prévoit exploiter ce nouveau service d'autobus express métropolitain sur l'axe de l'autoroute 40. Cet Express offrira 15 départs, en période de pointe du matin et du soir. (TABLEAU 42)

La congestion que pourraient occasionner les travaux du pont Galipeault, la croissance de la demande en transport public, accélérée par la hausse des prix de l'essence et le développement de la région de Vaudreuil-Soulanges, ont rendu ce service des plus pertinent. Il s'adresse aux travailleurs qui se dirigent vers Ville Saint-Laurent ou vers l'axe du métro. Il était à l'étude à l'AMT depuis quelque temps.

L'AMT exploite déjà des express métropolitains. Ces services sont très appréciés de ses clients car ils permettent des liaisons efficaces du point A au point B en limitant les arrêts. Avec l'Express Vaudreuil 40, un pas de plus est franchi, celui d'offrir non seulement un service avec fréquence élevée et arrêts limités de la gare Vaudreuil au terminus Côte-Vertu, mais également des véhicules à haut niveau de service : confortables, climatisés, équipés de toilettes, accessibles aux personnes à mobilité réduite et pouvant accueillir Internet sans fil.

À son lancement, l'Express ne circulera pas sur une voie réservée, toutefois le MTQ et l'AMT étudient des moyens de relever les défis techniques liés à l'introduction d'une voie réservée pour ce trajet, ce qui, en plus du confort, permettra de sauver du temps.

La mise en service d'autobus express métropolitains a été devancée de près de trois ans par rapport à la planification de l'AMT en raison des travaux majeurs de réfection du pont Galipeault. Le MTQ assumera durant la période des travaux du pont la totalité du déficit d'exploitation à titre de mesures de mitigation.

TABLEAU 42
Revenus et dépenses – Express Vaudreuil 40 – 2008-2009

(en milliers $)	BUDGET 2009		PRÉVISION 2008	BUDGET 2008	ÉCART B2009 - P2008	ÉCART B2009 - B2008
REVENUS						
Revenus usagers	192	25,3%	0	0	192	192
Aide aux tarifs réduit et étudiant	5	0,7%	0	0	5	5
Aide à l'intégration tarifaire	1	0,1%	0	0	1	1
PAGAST	345	45,5%	0	0	345	345
Contributions MTQ (mitigation)	216	28,5%	0	0	216	216
Aide métropolitaine	0	0,0%	0	0	0	0
TOTAL	**759**	**100,0%**	**0**	**0**	**759**	**759**
DÉPENSES						
Coûts d'exploitation et de gestion	759	100%	0	0	759	759
TOTAL DÉPENSES	**759**	**100,0%**	**0**	**0**	**759**	**759**
DÉFICIT D'EXPLOITATION AMT (mitigation)	**0**		**0**	**0**	**0**	**0**
Achalandage (millions)	105				105	105
Ratio d'autofinancement	25,3%					

7.2.4. Express Île-des-Sœurs

Le service d'autobus Express Île-des-Sœurs est offert entre le stationnement Chevrier à Brossard et l'Île-des-Sœurs. La croissance de la demande en transport public, occasionnée par la hausse des prix de l'essence et la croissance démographique importante qu'a connue cette région au cours des dernières années a rendu ce service des plus pertinent. Il s'adresse aux travailleurs de Bell Canada qui se dirigent vers le campus Bell de l'Île-des-Sœurs employant plus de 4 000 travailleurs. Il était à l'étude à l'AMT depuis quelque temps.

L'AMT exploite déjà des express métropolitains. Ces services sont très appréciés de nos clients, car ils permettent des liaisons efficaces du point A au point B en limitant les arrêts. Avec l'Express Île-des-Sœurs, nous franchissons un pas de plus, celui d'offrir à nos clients non seulement un service avec fréquence élevée et arrêts limités du stationnement Chevrier à l'Île-des-Sœurs, mais en plus nous offrirons des véhicules à haut niveau de service : confortables, climatisés, équipés de toilettes, accessibles aux personnes à mobilité réduite et pouvant accueillir Internet sans fil.

Revenus

Pour 2009, les recettes des usagers prévues sont de 0,2 M$ tandis que l'achalandage prévu est de 105 000 passagers.

En vertu d'une entente intervenue avec Bell Canada, celle-ci s'est engagée à garantir des recettes minimales de 40 %.

Dépenses

Pour 2009, les dépenses sont estimées à 0,7 M$.

TABLEAU 43
Tableau de dépenses – Express Île-des-Sœurs

(en milliers $)	BUDGET 2009		PRÉVISION 2008	BUDGET 2008	ÉCART B2009 - P2008	ÉCART B2009 - B2008
REVENUS						
Revenus usagers	178	28,3%	0	0	178	178
Contribution Bell	86	13,7%	0	0	86	86
Aide aux tarifs réduit et étudiant	5	0,8%	0	0	5	5
Aide à l'intégration tarifaire	1	0,2%	0	0	1	1
PAGAST	330	52,5%	0	0	330	330
Contributions municipales	29	4,6%	0	0	29	29
Aide métropolitaine	0	0,0%	0	0	0	0
TOTAL	**629**	**100,0%**	**0**	**0**	**629**	**629**
DÉPENSES						
Coûts d'exploitation et de gestion	659	100,0%	0	0	659	659
TOTAL DÉPENSES	**659**	**100,0%**	**0**	**0**	**659**	**659**
DÉFICIT D'EXPLOITATION AMT	**30**		**0**	**0**	**30**	**30**
Achalandage (millions)	105				105	105
Ratio d'autofinancement	27,0%					

* Dont une très large part sera assumée par Bell Canada en vertu de sa garantie sur les recettes

8. TRANSPORT ADAPTÉ

Selon le programme gouvernemental d'aide au transport collectif des personnes, le MTQ subventionne l'AMT à 75 % pour les coûts des services de transport adapté dans la région métropolitaine depuis 1998. En raison du plafonnement des enveloppes approuvées par le MTQ, l'aide consentie par le MTQ à l'AMT est plafonnée, pour 2008 et 2009 à respectivement 0,450 M$ et à 780,0 M$, avec comme hypothèse une hausse en relation avec les indices de prix à la consommation (IPC) et des prix du transport (IPT) pour 2009.

L'AMT a accepté de réviser la formule d'allocation de son budget, en 2009, sur la base des performances de ses partenaires.

L'AMT prévoit que son enveloppe sera augmentée d'environ 0,3 M$ en 2008 et 2009 et qu'elle profitera d'une indexation minimale en 2009. La somme consacrée au programme est de 1,6 M$ pour 2008 et de 2,0 M$ pour 2009. L'augmentation de 0,4 M$ en 2009 s'explique par l'augmentation des déplacements observée en 2007, ainsi que par la hausse de la prise en charge des coûts des déplacements par taxi octroyée par la Commission des transports du Québec à la fin de l'été 2008.

La nouvelle base d'allocation budgétaire 2009 devrait être déposée à l'automne puisqu'une réforme importante a été promise par le MTQ qui a par ailleurs accepté de revoir sa portion du financement du cadre financier métropolitain du transport adapté. Le MTQ participe pleinement à l'étude des nouvelles hypothèses mises de l'avant par l'AMT et les travaux à cet égard devraient aboutir à un nouveau cadre financier en 2009.

TABLEAU 44
Transport adapté – 2008-2009

(en milliers $)	BUDGET 2009		PRÉVISION 2008	BUDGET 2008	ÉCART B2009 - P2008		ÉCART B2009 - B2008	
REVENUS								
Subvention MTQ - Transport adapté	780	100,0%	750	450	30	+4,0%	330	+73,3%
	780	**100,0%**	**750**	**450**	**30**	**+4,0%**	**330**	**+73,3%**
DÉPENSES								
STM	681	34,1%	548	548	133	+24,3%	133	+24,3%
STL	483	24,2%	455	455	28	+6,2%	28	+6,2%
RTL	393	19,7%	288	288	105	+36,5%	105	+36,5%
Ville de Candiac	43	2,2%	16	16	27	+168,8%	27	+168,8%
Ville de Chambly	34	1,7%	20	20	14	+70,0%	14	+70,0%
MRC les Moulins	52	2,6%	31	31	21	+67,7%	21	+67,7%
MRC de Lajemmerais	61	3,1%	31	31	30	+96,8%	30	+96,8%
MRC de L'Assomption	42	2,1%	30	30	12	+40,0%	12	+40,0%
Ville de Vaudreuil-Dorion	29	1,5%	5	5	24	+480,0%	24	+480,0%
CIT Vallée du Richelieu	17	0,9%	16	16	1	+6,3%	1	+6,3%
CIT Laurentides	50	2,5%	52	52	(2)	-3,8%	(2)	-3,8%
Autres	115	5,8%	108	108	7	+6,5%	7	+6,5%
	2 000	**100,0%**	**1 600**	**1 600**	**400**	**+25,0%**	**400**	**+25,0%**
ÉCART	**(1 220)**		**(850)**	**(1 150)**	**(370)**	**43,5%**	**(70)**	**6,1%**

9. SOUTIEN AU DÉVELOPPEMENT ET PROMOTION DU TRANSPORT COLLECTIF

Le soutien au développement et la promotion du transport collectif pour 2009 totalise 3,0 M$, soit un montant équivalent au budget 2008 (TABLEAU 45). Cette aide finance notamment les projets suivants :

Information et service à la clientèle

Les services métropolitains d'information et service à la clientèle convergent autour du portail Internet de l'AMT, du système téléphonique Allo-TRAM étroitement relié au centre d'appels de l'AMT, et du système métropolitain de numérotation et d'harmonisation des panneaux d'arrêts d'autobus. Pour 2009, les actions planifiées portent sur la consolidation de ces services et sur leur arrimage avec ceux des autres organismes de transport.

Programme de fidélisation aux transports collectifs

Abonnement mensuel aux transport collectifs : Ce programme permet à un usager d'acheter des cartes mensuelles TRAM ou TRAIN par virement bancaire ou par carte de crédit et de les recevoir par courrier postal. Avec l'arrivée de l'Abonnement annuel aux transports collectifs en novembre 2006, plus des trois quarts des abonnés mensuels ont transféré vers ce nouveau programme plus avantageux. En décembre 2008, on comptait 331 abonnés mensuels. Comme il répond encore au besoin d'une partie de la clientèle, ce programme se poursuivra en 2009.

Abonnement annuel aux transports collectifs : Ce nouveau programme a été mis en place par l'AMT, en novembre 2007, en partenariat avec la STL et le CIT de Sorel-Varennes. Il permet à un usager d'acheter un abonnement annuel aux transports collectifs à rabais, de payer par carte de crédit ou virement bancaire, et de recevoir les titres mensuels TRAM, TRAIN, CAL ou Sorel-Varennes par courrier postal. Le paiement se fait en 11 versements mensuels, alors que le douzième titre est gratuit, ce qui correspond à un rabais tarifaire de 8,33 % par an. En décembre 2008, ce programme comptait 4 320 abonnés. Comme sa clientèle est en croissance, il se poursuivra en 2009.

Accès annuel allégo aux transports collectifs : Depuis novembre 2006, le projet pilote d'abonnement annuel aux transports collectifs avec les employés du MTQ s'est étendu à d'autres employeurs de la région métropolitaine de Montréal, grâce à un partenariat entre l'AMT, l'Association des CIT, la STL, la STM et le RTL. Il est maintenant connu sous l'appellation d'Accès annuel allégo aux transports collectifs. L'AMT agit comme gestionnaire et s'est engagée auprès de ses partenaires à rembourser toute perte résultant de la vente de titres mensuels à rabais. En décembre 2008, 12 employeurs ont adhéré à ce programme impliquant 1 180 employés abonnés annuels aux transports collectifs.

Duo auto+bus : Ce programme fait suite à un partenariat entre l'AMT et la STL avec Communauto. Il permet de jumeler un abonnement annuel aux transports collectifs et un abonnement annuel à Communauto. L'usager a le choix parmi les deux options suivantes :

- un abonnement annuel aux transports collectifs et une inscription à Communauto moyennant une exonération des frais d'inscription habituels de 535 $: option offerte depuis octobre 2005 ;
- un abonnement annuel aux transports collectifs avec un rabais mensuel de 8,33 % correspondant au douzième mois gratuit et une inscription à Communauto : option disponible depuis novembre 2006.

Communauto gère le programme, en fait la promotion et reçoit un montant de 8 $ par carte mensuelle CAL ou TRAM 3 vendue. La STL assure les relations avec Communauto, notamment quant à la livraison des CAL et des TRAM 3 et à la perception des recettes. L'AMT rembourse à la STL une commission de 8 $ payable à Communauto pour chaque carte mensuelle CAL ou TRAM 3 vendue. En contrepartie, le produit de la vente provenant de la douzième carte mensuelle CAL ou TRAM 3 est conservé par l'AMT. En décembre 2008, Duo auto+bus comptait 77 abonnés. Il se poursuivra en 2009, alors que des négociations sont en cours afin de transférer la gestion du programme à l'AMT et intégrer à l'entente originale la deuxième option rendue disponible depuis novembre 2006.

Faites de l'air ! : Ce programme fait suite à un partenariat entre l'AMT, l'Association des CIT, la STL, la STM et le RTL avec l'Association de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA). Géré par, l'AQLPA il offre différents incitatifs, dont six cartes TRAM gratuites aux propriétaires qui mettent leurs véhicules âgés à la ferraille. Faites de l'air! est à sa quatrième phase d'implantation pour la période de septembre 2007 à juin 2009. Il a pour objectif de retirer 530 véhicules âgés de la route. Le gouvernement du Canada appuie également cette initiative, dans le cadre d'un programme national de mise à la ferraille.

Gestion de la demande

Programme allégo : Dans le cadre de la Politique québécoise du transport collectif (PQTC), le gouvernement a annoncé son intention de soutenir les alternatives à l'automobile en solo, à l'exemple de la démarche allégo pilotée par l'AMT depuis 2000. A cet effet, le nouveau Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes offrira des subventions :

- aux employeurs désireux de rendre accessibles aux employés des formes de transport autres que l'automobile en solo (transport en commun, covoiturage, vélo, marche et télétravail);
- aux centres de gestion des déplacements (CGD).

Politique d'intermodalité vélo/transport collectif : L'AMT poursuit le développement de l'intermodalité entre le vélo et les transports collectifs, notamment par l'augmentation du nombre de stationnements pour vélos dans les équipements métropolitains, de supports à vélo sur les autobus, du transport des vélos à bord de certaines lignes de trains de banlieue, et de parcs de vélos en libre-service.

Promotion des transports collectifs

Campagne de promotion des transports collectifs : Puisque l'impact de la publicité sur les modifications des comportements dépend de la répétition des messages, les organismes de transport poursuivent leurs efforts de promotion en 2009 en soulignant notamment l'arrivée de la carte à puce et la nouvelle PQTC.

Campagnes de publicité ciblées pour les services offerts par l'AMT : En 2009, des campagnes de publicité sont prévues afin notamment de sensibiliser les utilisateurs au respect des voies réservées et de promouvoir les stationnements incitatifs pour covoitureurs, les autobus express métropolitains et les trains de banlieue ainsi que la vente des cartes mensuelles TRAM dans le cadre du programme de fidélisation, en appui avec les mesures fiscales annoncées par le gouvernement du Québec et le gouvernement du Canada.

Journée « En ville, sans ma voiture ! » au centre-ville de Montréal

Depuis six ans, l'AMT est maître d'œuvre de la journée « En ville, sans ma voiture ! ». De concert notamment avec la Ville de Montréal, la STM, le MTQ et le ministère du Développement durable, le centre-ville est redonné à plus de 40 000 piétons qui se l'approprient pour un jour.

Cette activité vise à faire la promotion des modes de transport alternatifs à l'auto-solo.

TABLEAU 45
SOUTIEN AU DÉVELOPPEMENT – 2008-2009

(en milliers $)	BUDGET 2009		PRÉVISION 2008	BUDGET 2008	ÉCART B2009 - P2008		ÉCART B2009 - B2008	
Soutien au développement	3 000	100,0%	2 743	3 000	257	9,4%	(257)	-8,6%

10. DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT

Pour 2009, les dépenses de fonctionnement de l'AMT sont estimées à 7,8 M$, soit 3,3 % de plus que les prévisions 2008 (TABLEAU 46). Ce montant tient compte de la location d'espaces de bureau supplémentaires et des augmentations salariales pour 2009, représentant une hausse des coûts de 0,6 M$ par rapport à la prévision 2008. Les dépenses de fonctionnement représentent 2,5 % du budget global d'exploitation de l'AMT, soit un niveau inférieur à la moyenne de l'industrie (14,9 %)*.

Depuis 2008 et pour les années 2009 et 2010, l'AMT prévoit investir pour la mise en place d'un nouveau système informatique et des logiciels plus performants en remplacement du système informatique actuel et de ses accessoires, lesquels sont devenus désuets.

TABLEAU 46
Dépenses de fonctionnement de l'AMT – 2008-2009

(en milliers $)	BUDGET 2009		PRÉVISION 2008	BUDGET 2008	ÉCART B2009 - P2008		ÉCART B2009 - B2008	
Rémunération et avantages sociaux	4 937	63,4%	4 373	4 600	564	+12,9%	337	+7,3%
Autres dépenses de fonctionnement								
- Honoraires professionnels	554	8,4%	669	575	(15)	-2,2%	79	+13,7%
- Amélioration locative	150	1,9%	200	0	(50)		150	
- Promotion, publicité et information à la clientèle	400	5,1%	415	415	(15)	-3,6%	(15)	-3,6%
- Loyer	750	9,6%	633	550	117	+18,5%	200	+36,4%
- Immobilisations (mobilier et équipements)	314	4,0%	520	600	(206)	-39,6%	(286)	-47,7%
- Fournitures de bureau	300	3,9%	300	310	0	+0,0%	(10)	-3,2%
- Autres dépenses (note)	275	3,5%	420	330	(144)	-34,3%	(54)	-16,4%
SOUS-TOTAL	**2 944**	**36,6%**	**3 157**	**2 780**	**(213)**	**-6,9%**	**64**	**+2,3%**
TOTAL	**7 781**	**100,0%**	**7 530**	**7 380**	**251**	**3,3%**	**401**	**5,4%**

Note : Les autres dépenses comprennent entre autres les frais d'assurances, les frais de formation, les frais de déplacement et de représentation et les frais de location de salles lors d'événements.

* Données de l'ACTU (Association canadienne du transport urbain)

11. AUTRES POSTES BUDGÉTAIRES

Les autres postes budgétaires comprennent les revenus d'intérêts, de constats d'infraction et de ventes des documents d'appels d'offres, ainsi que de dépenses à titre les frais d'administration de la SAAQ et un montant pour éventualités qui est affecté à un fonds de réserve (TABLEAU 47).

En 2009, les autres revenus sont estimés à 1,3 M$. La prévision 2008 est de 2,2 M$, supérieure au budget 2008 en raison du renversement d'une provision.

La diminution au budget 2009 provient des revenus d'intérêts qui sont estimés à la baisse, compte tenu des liquidités qui furent placées au printemps et à l'été 2007 dans les PCAA émis par la Banque Nationale.

TABLEAU 47
Autres postes budgétaires – 2008-2009

(en milliers $)	BUDGET 2009		PRÉVISION 2008	BUDGET 2008	ÉCART B2009 - P2008		ÉCART B2009 - B2008	
REVENUS								
Revenus	1 300	100,0%	3 500	2 000	(2 200)	-62,9%	(700)	-35,0%
TOTAL	**1 300**	**100,0%**	**3 500**	**2 000**	**(2 200)**	**-62,9%**	**(700)**	**-35,0%**
DÉPENSES								
Réserve pour éventualités	1 000	32,3%	0	1 000	1 000		0	+0,0%
Frais de gestion SAAQ et autres dépenses	2 100	67,7%	1 461	1 850	639	+43,7%	250	+13,5%
TOTAL	**3 100**	**100,0%**	**1 461**	**2 850**	**1 639**	**+112,2%**	**250**	**+8,8%**
ÉCART	**(1 800)**		**2 039**	**(850)**	**(3 839)**	**-188,3%**	**(950)**	**111,8%**

ANNEXE A

ÉQUIPEMENTS ET INFRASTRUCTURES MÉTROPOLITAINS
actuels et proposés

ANNEXE A

EQUIPEMENTS ET INFRASTRUCTURES METROPOLITAINS
actuels et proposés

ACTIFS DE L'AMT - RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE

RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE, en bref

LIGNES MONTRÉAL/	GARES	STATIONNEMENTS INCITATIFS			ACHALANDAGE (passagers train)		
		STATIONNEMENTS 2008	PLACES VÉLOS 2008	PLACES AUTOS 2008	RÉSULTATS 2007	PRÉVISIONS 2008	VARIATION 2008/2007
Deux-Montagnes	12	8	351	5 496	7 757 000	7 871 500	1.5%
Dorion-Rigaud	19	15	442	3 136	3 267 900	3 594 600	10.0%
Blainville-Saint-Jérôme	10+3	6	193	2 981	2 114 900	2 219 200	4.9%
Mont-Saint-Hilaire	8+1	6	152	2 305	1 503 910	1 600 700	6.5%
Delson-Candiac	5+3	4	77	831	591 100	630 400	6.6%
GRAND TOTAL	**92**	**39**	**1 215**	**14 749**	**15 234 500**	**15 916 400**	**4.5%**

LIGNES DE TRAINS DE BANLIEUE, en détail

	STATIONNEMENTS INCITATIFS					ACHALANDAGE TRAIN (M-D train)		
MONTRÉAL/DEUX-MONTAGNES	PLACES VÉLOS 2008	PLACES AUTOS 2008	ACHALANDAGE Prév. auto 2008	TAUX D'OCCUPATION Rés. 2007	Prév. 2008	RÉSULTATS 2007	PRÉVISIONS 2008	VARIATION 2008/2007
Deux-Montagnes	133	1 100	258 900	94%	93%	1 561 600	1 610 000	3.1%
Grand-Moulin	37	275	61 100	84%	88%	457 600	477 700	4.4%
Sainte-Dorothée	28	1 023	223 000	93%	87%	1 027 200	1 011 700	-1.5%
Île-Bigras	15	68	16 800	98%	98%	156 200	161 800	3.6%
Roxboro-Pierrefonds	26	776	204 300	100%	100%	1 547 500	1 611 200	4.1%
Sunnybrooke	21	410	101 900	97%	99%	869 600	896 200	3.1%
Bois-Franc	21	754	184 700	87%	87%	748 800	723 300	-3.5%
Du Ruisseau	21	1 000	195 800	80%	71%	744 700	704 300	-5.4%
Montpellier	14	0	0	0%	0%	613 700	620 300	1.1%
Mont-Royal	21	0	0	0%	0%	641 800	656 000	2.2%
Canora	14	0	0	0%	0%	311 800	341 100	9.4%
Gare Centrale	0	0	0	0%	0%	6 832 700	6 929 200	1.4%
TOTAL	**351**	**5 406**	**1 226 500**	**91%**	**89%**	**13 514 000**	**13 742 500**	**1.5%**
MONTRÉAL/DORION-RIGAUD								
Rigaud	7	130	1 600	4%	5%	7 600	7 600	2.6%
Hudson	7	36	7 500	75%	83%	29 600	25 700	-13.2%
Vaudreuil	21	421	102 200	71%	71%	288 700	361 300	25.1%
Dorion	22	140	21 000	53%	60%	195 500	199 000	7.3%
Pincourt/Terrasse-Vaudreuil	34	134	36 800	100%	100%	169 100	213 700	25.4%
Île-Perrot	21	150	51 400	88%	88%	141 900	164 700	16.1%
Sainte-Anne-de-Bellevue	28	336	36 700	51%	43%	184 500	207 100	12.2%
Baie-d'Urfé	15	72	12 900	74%	71%	69 400	61 900	-10.8%
Beaurepaire	28	43	11 600	98%	100%	140 100	163 800	9.9%
Beaconsfield	72	465	108 300	96%	92%	686 080	723 700	3.5%
Cedar Park	22	27	6 800	100%	100%	214 600	225 700	5.2%
Pointe-Claire	28	646	91 100	56%	56%	310 300	360 900	16.3%
Valois	21	115	26 300	89%	91%	247 300	265 500	7.4%
Pine Beach	28	0	0	0%	0%	117 100	135 200	15.5%
Dorval	34	402	77 600	73%	77%	248 300	254 600	2.5%
Lachine	35	0	0	0%	0%	207 400	224 200	8.1%
Montréal-Ouest	14	20	4 400	92%	87%	443 400	465 900	5.0%
Vendôme	5	0	0	0%	0%	1 122 800	1 270 100	13.1%
Gare Lucien-L'Allier	0	0	0	0%	0%	1 700 100	1 854 500	9.1%
TOTAL	**442**	**3 130**	**586 200**	**69%**	**70%**	**6 530 980**	**7 180 200**	**10.0%**
MONTRÉAL/BLAINVILLE-SAINT-JÉRÔME								
Saint-Jérôme	14	378	91 800	81%	96%	205 400	236 100	14.9%
Blainville	29	582	106 300	60%	72%	323 300	360 400	11.5%
Sainte-Thérèse	53	664	152 000	83%	91%	565 500	603 000	6.6%
Rosemère	30	401	97 000	83%	86%	427 700	467 600	14.0%
Sainte-Rose	23	756	85 300	46%	45%	317 800	303 300	-4.6%
Vimont	7	200	38 700	61%	77%	113 300	147 500	30.2%
Saint-Martin (fermeture 28 avril 07)	0	0	0	93%	0%	78 100		
Concorde (ouverture 29 avril 07)	29	0	0	0%	0%	230 400	515 500	123.7%
Bois-de-Boulogne	4	0	0	0%	0%	120 100	144 300	20.1%
Chabanel	0	0	0	0%	0%	43 000	54 500	26.7%
Parc	4	0	0	0%	0%	1 196 500	1 035 300	-13.5%
Montréal-Ouest	0	0	0	0%	0%	57 900	72 900	25.9%
Vendôme	0	0	0	0%	0%	135 800	118 100	-13.0%
Gare Lucien-L'Allier	0	0	0	0%	0%	415 200	360 000	-13.3%
TOTAL	**193**	**2 981**	**581 100**	**66%**	**70%**	**4 230 080**	**4 438 580**	**4.9%**
MONTRÉAL/MONT-SAINT-HILAIRE								
Mont-Saint-Hilaire	21	444	98 100	75%	69%	292 500	323 300	10.5%
McMasterville	37	450	75 200	65%	68%	307 500	308 100	0.2%
Saint-Basile-le-Grand	45	374	80 900	78%	86%	302 100	322 600	6.9%
Saint-Bruno	14	555	75 800	50%	54%	262 300	270 200	3.0%
Saint-Hubert	14	225	59 100	100%	100%	179 300	192 700	7.5%
Saint-Lambert	21	257	56 600	87%	100%	165 200	188 600	14.2%
Gare Centrale	0	0	0	0%	0%	1 498 400	1 595 700	6.5%
TOTAL	**152**	**2 305**	**436 700**	**73%**	**79%**	**3 007 300**	**3 201 400**	**6.5%**
MONTRÉAL/DELSON-CANDIAC								
Candiac	7	110	18 600	51%	67%	41 400	51 300	23.9%
Delson	14	110	8 900	21%	32%	44 600	48 700	9.2%
Saint-Constant	21	172	25 600	77%	59%	177 400	188 100	6.0%
Sainte-Catherine	28	439	72 900	64%	68%	267 800	282 800	5.6%
LaSalle	7	0	0	0%	0%	60 700	72 300	19.1%
Montréal-Ouest	0	0	0	0%	0%	28 900	23 900	-17.6%
Vendôme	0	0	0	0%	0%	249 900	266 700	6.7%
Gare Lucien-L'Allier	0	0	0	0%	0%	311 500	327 200	5.0%
TOTAL	**77**	**831**	**126 000**	**59%**	**69%**	**1 182 200**	**1 260 900**	**6.7%**
GRAND TOTAL – TRAINS DE BANLIEUE	**1 215**	**14 749**	**2 960 300**	**77%**	**79%**	**30 469 480**	**31 832 980**	**4.3%**

ACTIFS DE L'AMT - RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN PAR AUTOBUS

AUTOBUS EXPRESS MÉTROPOLITAINS

	ARRÊTS	STATIONNEMENTS INCITATIFS			ACHALANDAGE (passagers autobus)		
		STATIONNEMENTS 2008	PLACES VÉLOS 2008	PLACES AUTOS 2008	RÉSULTATS 2007	PRÉVISIONS 2008	VARIATION 2008/2007
Express Chevrier	3	1	21	1 989	1 049 100	1 259 000	20,0%
Express Le Carrefour (aboli en 31 décembre 2007)	0				225 900	-	-
Express A40	3				-	-	-
Express Île-des-Sœurs	3				-	-	-
GRAND TOTAL	**9**	**1**	**21**	**1 989**	**1 275 000**	**1 259 000**	**-1,3%**

TERMINUS MÉTROPOLITAINS

	AUTOBUS		ACHALANDAGE (M+D au terminus)	
	RÉSEAUX	CIRCUITS	RÉSULTATS 2007	VARIATION 2007/2006
Anjognon	6	24	6 830 400	2,3%
Brossard	4	41	2197000	5,1%
Cartier (ouverture fin avril 07)	2	22	2993500	-
Côte-Vertu	2	22	11 661 600	3,5%
De Montarville (ouverture fin novembre 07)	2	7	2 700	-
Henri-Bourassa Nord	2	5	5 451 000	-41,2%
Henri-Bourassa Sud	1	11	7 190 200	-5,2%
Le Carrefour	2	11	676 200	-2,2%
Longueuil	6	59	12 224 200	2,5%
Montmorency (ouverture fin avril 07)	3	20	2 437 800	-
Radisson	4	15	3 868 500	-5,1%
Repentigny	2	16	316 200	0,8%
Centre-Ville	10	94	11 135 000	6,5%
Saint-Eustache	1	8	269 300	22,7%
Sainte-Thérèse	2	15	982 900	20,2%
Terrebonne	1	18	1 098 600	18,6%
TOTAL	**49**	**388**	**89 736 100**	**4,7%**

AXES MÉTROPOLITAINS

	MESURES PRÉFÉRENTIELLES	VOIES RÉSERVÉES(KM)	
		POINTE DU MATIN	POINTE DU SOIR
A20/ Bretelle Tellier	-	1.5	1.5
A25	-	5.0	5.6
A10/ Pont Champlain/Autoroute Bonaventure/Approche TCV	oui	10.7	10.8
Avenue du Parc	oui	3.5	3.0
Boul. Newman	-	3.2	3.2
Boul. Pie-IX	-	8.5	8.5
Boul. Saint-Jean-Baptiste/N132, 138/Bretelle Mercier	oui	6.2	0.1
Boul. Taschereau	oui	5.4	5.4
Bretelle Taschereau	-	0.5	-
Côte-des-Neiges	-	5.1	4.8
Henri-Bourassa	-	8.3	8.3
Le Carrefour/Côte-Vertu	oui	7.0	6.1
Pont Viau/Boul. Des Laurentides	oui	2.4	1.3
Pont Victoria/Des Irlandais	-	0.2	0.1
Route 116	-	1.2	1.3
Route 132/Montbrun	-	2.0	-
Rene-Levesque/Notre-Dame	oui	8.0	8.0
Rue Sherbrooke Est	-	1.8	2.1
Saint-Charles/Riverside/Lafayette	oui	2.2	0.8
Concorde/Notre-Dame		2.7	2.7
TOTAL		**85,2**	**73,5**

STATIONNEMENTS INCITATIFS

	STATIONNEMENTS INCITATIFS				ACHALANDAGE AUTO		
	PLACES VÉLOS 2008	PLACES AUTOS 2008	TAUX D'OCCUPATION Rés. 2007	Prév. 2008	RÉSULTATS 2007	PRÉVISIONS 2008	VARIATION 2008/2007
Anjognon	98	733	57%	63%	105 600	116 300	10,1%
Brossard-Chevrier	21	1 989	81%	94%	401 500	472 600	17,7%
Brossard-Panama	70	958	100%	100%	242 500	257 300	6,1%
Cartier (ouverture fin avril 07)	60	465	98%	91%	76 200	106 400	39,6%
Chambly	7	278	80%	82%	57 500	64 600	12,3%
Châteauguay	14	349	75%	90%	65 800	79 400	20,7%
De Montarville (ouverture fin novembre 07)	35	307	15%	46%	900	38 200	-
De Mortagne	15	125	46%	42%	14 400	13 300	-7,6%
Georges-Gagné	14	432	73%	77%	76 900	83 400	8,5%
Le Prairie	7	507	78%	93%	102 400	119 000	16,2%
Le Carrefour	33	226	7%	19%	8 600	11 100	29,1%
Longueuil	629	2 370	70%	70%	370 900	415 600	12,1%
Mercier	7	33	67%	93%	7 200	7 700	6,9%
Montmorency (ouverture fin avril 07)	295	1 217	59%	87%	133 100	267 100	100,7%
Namur	8	420	97%	89%	104 200	95 600	-8,1%
Radisson	35	518	99%	97%	130 700	125 600	-3,9%
Repentigny	16	242	60%	73%	40 200	44 400	10,4%
Seigneurial	16	125	45%	53%	14 200	16 700	17,6%
Saint-Eustache	31	20	64%	79%	3 200	4 000	25,0%
Sainte-Julie	15	248	87%	100%	61 200	76 600	25,2%
Sherbrooke	0	279	44%	59%	35 600	41 800	17,4%
Terrebonne	63	857	82%	85%	168 500	204 600	21,4%
TOTAL	**1 620**	**12 786**	**74%**	**83%**	**2 221 300**	**2 501 500**	**12,6%**
GRAND TOTAL - STAT. INCITATIFS (TRAINS ET RTIBA)	**2 904**	**37 455**	**73%**	**81%**	**5 084 400**	**5 828 000**	**14,7%**